

Maßnahmenkonzept

„Barrierefreier Umbau Ortskern Nottuln“



Auftraggeber:
Gemeinde Nottuln
Domherrengasse 2
48301 Nottuln

Dortmund/Münster, Mai 2013

Impressum

Auftraggeber:

Gemeinde Nottuln
Domherrengasse 2
48301 Nottuln

Auftragnehmer:

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund
Fon: 0231/589696-0
Fax: 0231/589696-18
www.planersocietaet.de

Bearbeiter:

Dipl.-Ing. Christian Bexen (Projektleitung)
Dipl.-Ing. Nils Weiland

nts Ingenieurgesellschaft mbH
Hansestraße 63
48165 Münster
Fon: 02501/2760-0
Fax: 02501/2760-33
www.nts-plan.de

Bearbeiter:

Dipl.-Ing. Rolf Suhre

Dortmund/Münster, Mai 2013

Im nachfolgenden Text verzichten wir zugunsten einer besseren Lesbarkeit auf die Schreibweise „Innen“ bei Bürger, Nutzer, Anlieger etc.. Selbstverständlich sind immer gleichzeitig und chancengleich Frauen und Männer angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Kartenverzeichnis.....	iii
Abkürzungsverzeichnis.....	iii
Abbildungsverzeichnis.....	iv
1 Anlass und Zielsetzung.....	1
2 Methodik.....	2
3 Ausgangslage im Ortskern	3
3.1 Quell- und Zielorte.....	3
3.2 Verkehrsregelungen.....	4
3.3 Wegeverbindungen.....	5
3.4 Oberflächenmaterial und -qualität	6
3.5 Barrierefreiheit für Gehbehinderte.....	7
3.6 Barrierefreiheit für Sehbehinderte.....	9
3.7 Stellplätze für Behinderte	10
3.8 Beispiele im Ortskern	10
3.9 Zusammenfassende Betrachtung.....	13
4 Grundanforderungen und Prinzipien einer barrierefreien Gestaltung öffentlicher Räume	14
5 Die Maßnahmen im Überblick	19
5.1 „Komfort“-Wegenetz	19
5.2 Maßnahmenkonzeption / Maßnahmenplan.....	21
5.3 Detailplanungen	22
6 Bewertung der Ansätze zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Nottuln.....	27
6.1 Darstellung der Varianten und Gestaltungsvorschläge	27
6.2 Bewertung der Varianten und Gestaltungsvorschläge	29
6.3 Zusammenfassung	31
7 Fazit und Ausblick.....	32
Quellenverzeichnis	33

Kartenverzeichnis

Karte 1: Quell- und Zielorte

Karte 2: Verkehrsregelungen

Karte 3: Wegeverbindungen

Karte 4: Oberflächenmaterialien und -qualität

Karte 5: Analyse der Barrierefreiheit für Gehbehinderte

Karte 6: Analyse der Barrierefreiheit für Sehbehinderte

Karte 7: Konzeption "Komfort"-Weg

Karte 8: Konzeption weitere Maßnahmen

separat beigelegt: Maßnahmenplan (1:500) und Detailpläne (1:250)

Abkürzungsverzeichnis

BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg (ugs. Zebrastreifen)
H BVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
HSV V	Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung
LSA	Lichtsignalanlage (ugs. Ampel)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr

Abbildungsverzeichnis

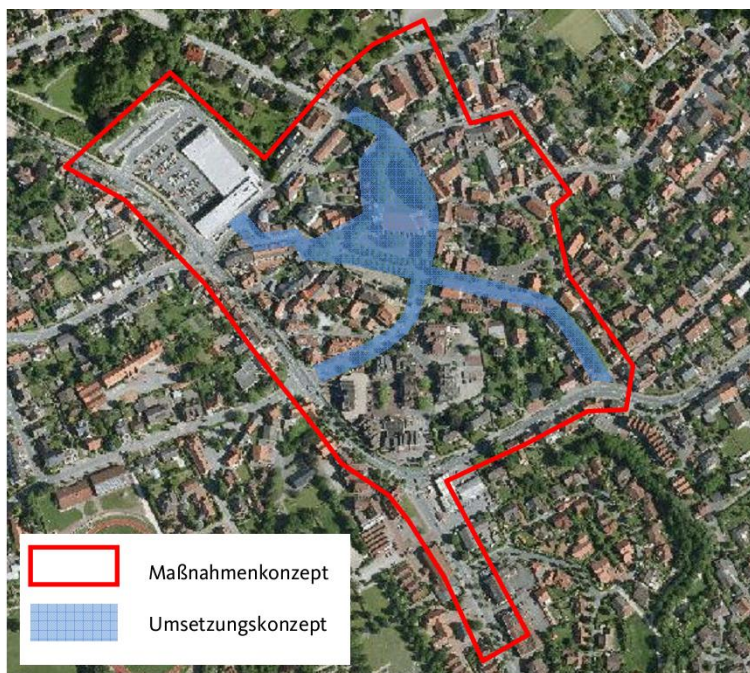
Abb. 1: Projektgebiet.....	1
Abb. 2: Workshop	2
Abb. 3: Quell- und Zielorte	4
Abb. 4: Verkehrsregelungen	5
Abb. 5: Wegeverbindungen	6
Abb. 6: Oberflächenmaterialien und -qualität.....	7
Abb. 7: Analyse der Barrierefreiheit für Gehbehinderte.....	9
Abb. 8: Analyse der Barrierefreiheit für Sehbehinderte	10
Abb. 9: Stiftsplatz	11
Abb. 10: Kreuzung am Kirchplatz.....	11
Abb. 11: Kurze Straße.....	12
Abb. 12: Pfarrheim	12
Abb. 13: Zielkonflikt barrierefreier Straßenraumgestaltung in städtebaulich sensiblen Bereichen.....	13
Abb. 14: Getrennte Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe.....	16
Abb. 15: Erschütterungsarme Querungsstelle in denkmalgeschützter Umgebung (Beispiel: Münster).....	16
Abb. 16: Beispielhafte Gestaltung einer barrierefreien Haltestelle.....	18
Abb. 17: Konzeption „Komfort“-Wegenetz	19
Abb. 18: Kennzeichnung einer barrierefreien Gestaltung (Beispiel: Lippstadt)	20
Abb. 19: Sitzwürfel (Beispiel: Dresden)	20
Abb. 20: Farbiges „Boden“-Spiel für Kinder (Beispiel: Griesheim)	21
Abb. 21: Überblick über die Maßnahmenkonzeption	22
Abb. 22: Detailplan Kurze Straße (Verkleinerung).....	23
Abb. 23: Mehrteilige, barrierefrei überwindbare Rinne aus Naturstein (Beispiel: Ostbevern).....	23
Abb. 24: Detailplan Kreuzung am Kirchplatz (Verkleinerung).....	24
Abb. 25: Detailplan Stiftsplatz (Verkleinerung).....	25
Abb. 26: Detailplan Querungshilfe Heriburgstraße (Verkleinerung).....	26
Abb. 27: Umgestaltungsmöglichkeiten Daruper Straße	27
Abb. 28: Umgestaltungsmöglichkeiten Potthof / Mauritzstraße	29

1 Anlass und Zielsetzung

Aufgrund der vorhandenen Gegebenheiten im Nottulner Ortskern (Aufteilung der Straßenräume, Topographie, Natursteinpflaster) sind die Anforderungen einer barrierefreien Gestaltung nur eingeschränkt erfüllt. Gerade das Ortszentrum mit seinem vielfältigen Angebot an Einrichtungen und Dienstleistungen sowie seiner wichtigen Funktion als Aufenthalts- und Kommunikationsort sollte aber für alle Bevölkerungs- und Altersgruppen möglichst uneingeschränkt nutzbar bzw. zugänglich sein. Daher beabsichtigt die Gemeinde Nottuln ein Konzept zur barrierefreien Umgestaltung des öffentlichen Raumes im Ortskern zu erstellen. Hierbei sind insbesondere die städtebaulichen und weiteren Rahmenbedingungen (u.a. historischer Ortskern, Wochenmarkt) zu berücksichtigen.

Das zu erarbeitende Maßnahmenkonzept soll die Zusammenstellung, Dokumentation und Bewertung der Mängel in Bezug auf eine barrierefreie Ausgestaltung sowie die Erarbeitung von Gestaltungsbeispielen und Maßnahmenvorschlägen umfassen. Bestandteil des Konzepts war auch die Durchführung eines Workshops, der dem Dialog vor Ort sowie der Untermauerung von Erkenntnissen aus der Bestands- und Situationsanalyse diene.

Abb. 1: Projektgebiet



Bildgrundlage: www.tim-online.nrw.de

Die Bearbeitung des Projekts erfolgte durch die Planersocietät in Zusammenarbeit mit der nts Ingenieurgesellschaft mbH.

2 Methodik

Die umfangreiche Bestandsanalyse zur Ermittlung aller Probleme von geh- und sehbeeinträchtigten Menschen im Nottulner Ortskern basiert auf zwei Elementen. Zum einen wurden mehrere Ortsbegehungen durchgeführt, bei der wichtige Quell- und häufige Zielorte ermittelt sowie Verkehrsregelungen und Probleme aufgenommen und fotografisch festgehalten wurden. Zum anderen fand am 6. Februar 2013 ein Workshop statt, an dem neben den Gutachtern, Frau Odenthal als Gastgeberin der Gemeinde und dem Behindertenbeauftragten Herrn Wenzel elf weitere Personen verschiedener Institutionen teilnahmen. Ziel war es, neben Senioren- und Behindertenvertretern auch Vertreter anderer Institutionen, vor allem Kindereinrichtungen (u.a. Eltern-Kind-Gruppe, Kindergarten), für das Projekt bzw. die Problemstellung zu sensibilisieren und einen breit gefächerten Erfahrungsaustausch zu gewährleisten.

Teil des Workshops war neben einem intensiven Meinungs- und Erfahrungsaustausch „am runden Tisch“ auch ein etwa einstündiger Rundgang durch den Ortskern, bei dem insbesondere einzelne Problemstellen direkt vor Ort erörtert und diskutiert werden konnten. Dabei waren insbesondere die „Experten vor Ort“ gefragt, ihre Erfahrungen und Einschätzungen zu schildern sowie entsprechende Bedürfnisse und Forderungen zu formulieren, so dass auch mögliche Lösungsansätze diskutiert werden konnten.

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse wurden zusammengefasst und sind im folgenden Kapitel dargestellt.

Abb. 2: Workshop



Foto: Planersocietät.

3 Ausgangslage im Ortskern

Die Ausgangslage im Ortskern wird anhand von sechs Karten beschrieben, die im Format DIN A3 im Anhang zu finden sind:

- Quell- und Zielorte
- Verkehrsregelungen
- Wegeverbindungen
- Oberflächenmaterial und -qualität
- Barrierefreiheit für Gehbehinderte
- Barrierefreiheit für Sehbehinderte

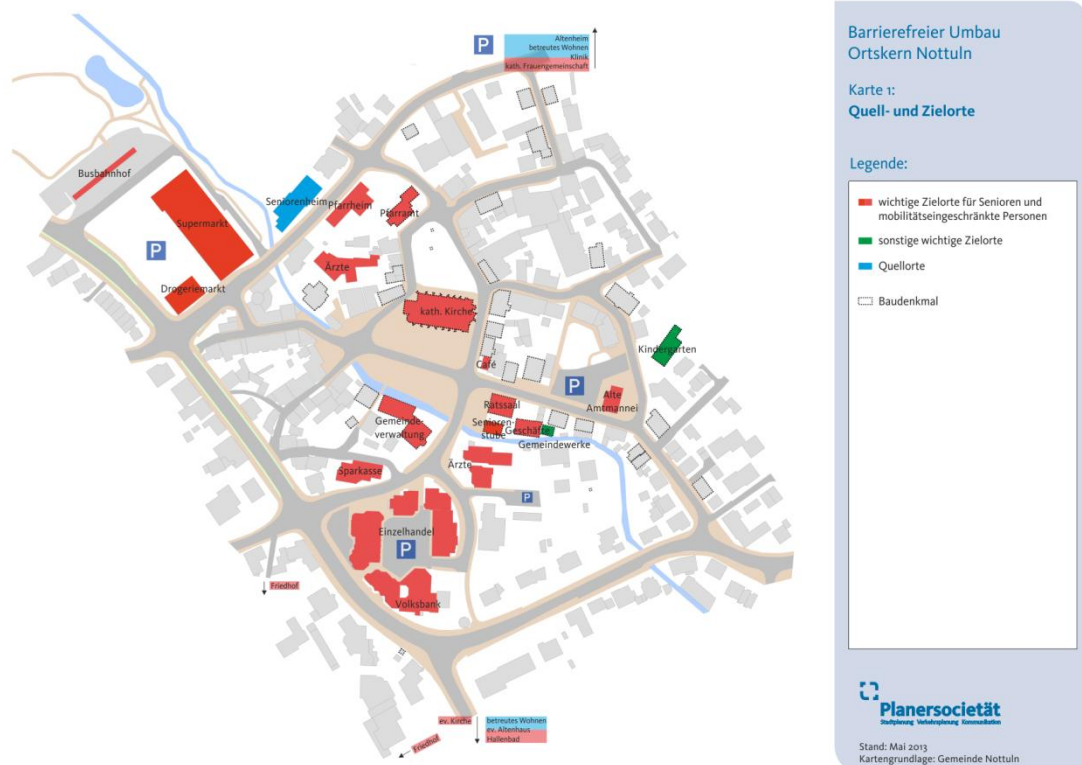
Eine zusammenfassende Betrachtung der Problemlage findet in Kapitel 3.9 statt.

3.1 Quell- und Zielorte

Bei den Ortsbegehungen wurden Hanhoff, Stiftsplatz (mit allen angrenzenden Nutzungen) und Edeka-Supermarkt als bedeutende übergeordnete Zielgebiete identifiziert. Im Rahmen des Workshops konnte diese Einschätzung ergänzt und präzisiert werden; hier wurden als wichtige Zielorte der Ortskern (Kirche bis Hanhoff), das Pfarramt und der Edeka-Supermarkt genannt.

Neben den Parkplätzen an den genannten Zielorten sind auch die größeren Parkplätze Buckenkamp und Kastanienplatz für Besucher des Ortskerns von Relevanz. Die wichtigsten Quellen und Ziele sind in Karte 1/Abb. 3 zusammengefasst.

Abb. 3: Quell- und Zielorte



Kartengrundlage: Gemeinde Nottuln. Bearbeitung: Planersocietät.

3.2 Verkehrsregelungen

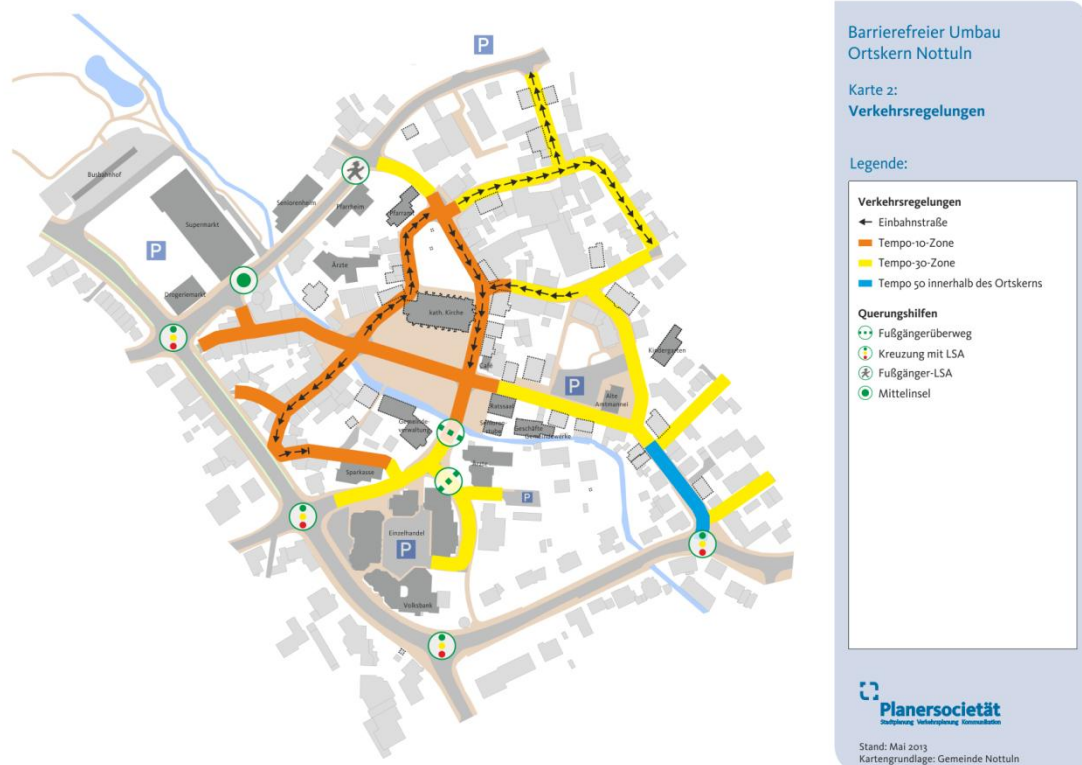
Im Ortskern ist die Geschwindigkeit für den Kfz-Verkehr fast ausnahmslos auf maximal 30 km/h begrenzt, am Stiftsplatz und auf einigen Nebenstraßen auch auf 10 km/h (siehe Karte 2/Abb. 4). Die einzige Ausnahme innerhalb des Ortskerns bildet die Stiftsstraße von Südosten bis zum Kastanienplatz. Hier gilt – ebenso wie auf der Ortsdurchfahrt (Mauritzstraße, Potthof, Daruper Straße) und der Heriburgstraße – Tempo 50.

Der Ortskern wird nicht vom Durchgangsverkehr genutzt, da dieser die o.g. Hauptverkehrsstraßen wählt. Auf diesen herrscht ein vergleichsweise hohes Verkehrsaufkommen und der Kfz-Verkehr fährt hier mit höheren Geschwindigkeiten (Tempo 50) als im Ortskern. Dadurch ist ein sicheres Queren dieser Straßen nur mit entsprechenden Querungshilfen möglich.

An der Mauritzstraße, am Potthof und an der Daruper Straße existieren insgesamt vier Kreuzungen mit Lichtsignalanlage (LSA). Auf diesen Straßen ist mit Fertigstellung der Nottulner Ortsumgehung allerdings mit einer reduzierten Verkehrsbelastung zu rechnen.¹ Zur Querung der Heriburgstraße stehen eine Mittelsinsel auf Höhe des Edeka-Supermarktes sowie eine Fußgänger-LSA am Twiaelf-Lampen-Hok zur Verfügung. Im Ortskern selbst existieren an zwei Stellen Querungshilfen in Form von Fußgängerüberwegen (FGÜ).

¹ Die Verkehrsbelastung sinkt von ca. 15-18.000 Kfz/24h (Planfall PA „Analyse 2010“) auf ca. 7-11.000 Kfz/24h (Planfall P1 „Nullfall mit Ortsumgehung Nottuln; vgl. SHP Ingenieure 2011: 186/191).

Abb. 4: Verkehrsregelungen



Kartengrundlage: Gemeinde Nottuln. Bearbeitung: Planersocietät.

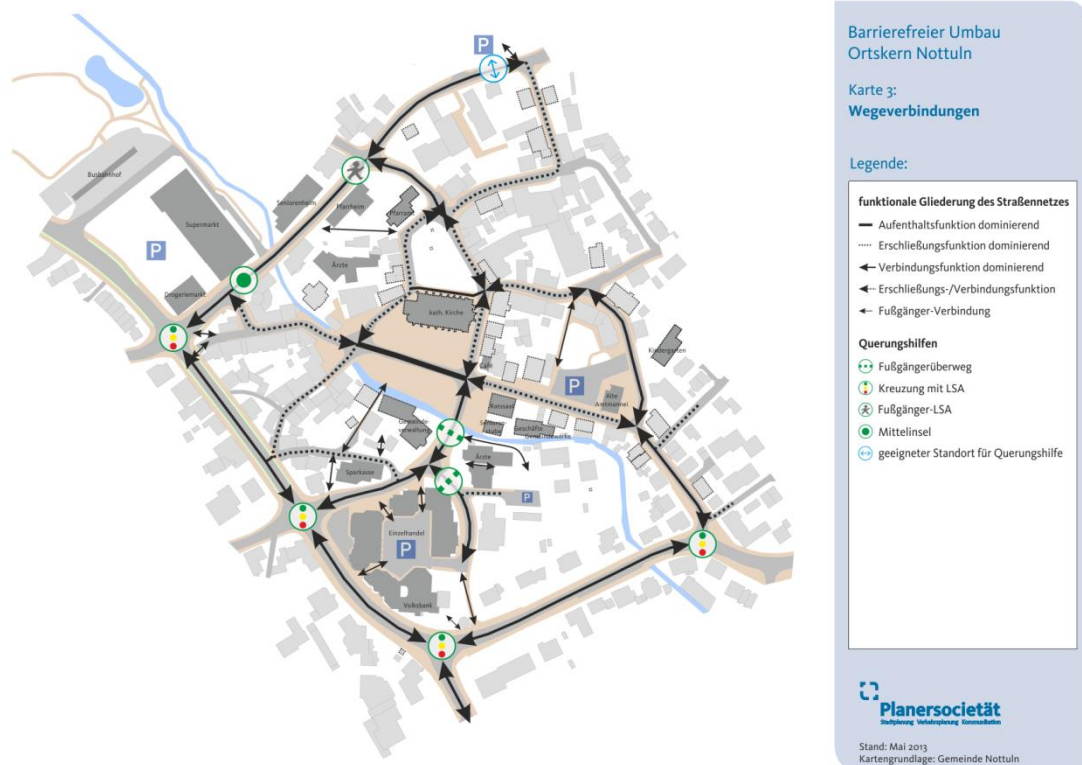
3.3 Wegeverbindungen

Karte 3/Abb. 5 gibt eine Übersicht über die Wegeverbindungen im Ortskern und den umgebenden Straßen. Hier zeigt sich, dass der überwiegende Teil der Straßen im Ortskern mehrere Funktionen übernimmt (vor allem Erschließungs- und Verbindungsfunktion). Nur bei wenigen Straßen im Ortskern (z.B. südlicher Abschnitt der Stiftsstraße, Zuwegung zum Hanhoff über die Schlaunstraße) dominiert die Verbindungsfunktion (wie es auf den den Ortskern umgebenden Hauptverkehrsstraßen der Fall ist).

Neben den Straßen als solches besteht eine Vielzahl an (halb)öffentlichen Durchgängen und Wegen, die insgesamt zu einer guten Durchlässigkeit des Ortskerns insbesondere für den Fußverkehr beitragen.

Unter Berücksichtigung der Quellen und Ziele (Karte 1) sowie der bestehenden Querungshilfen (Karte 2) ergibt sich in der Heriburgstraße ein geeigneter Standort für eine zusätzliche Querungshilfe vom/zum Parkplatz Buckenkamp.

Abb. 5: Wegeverbindungen



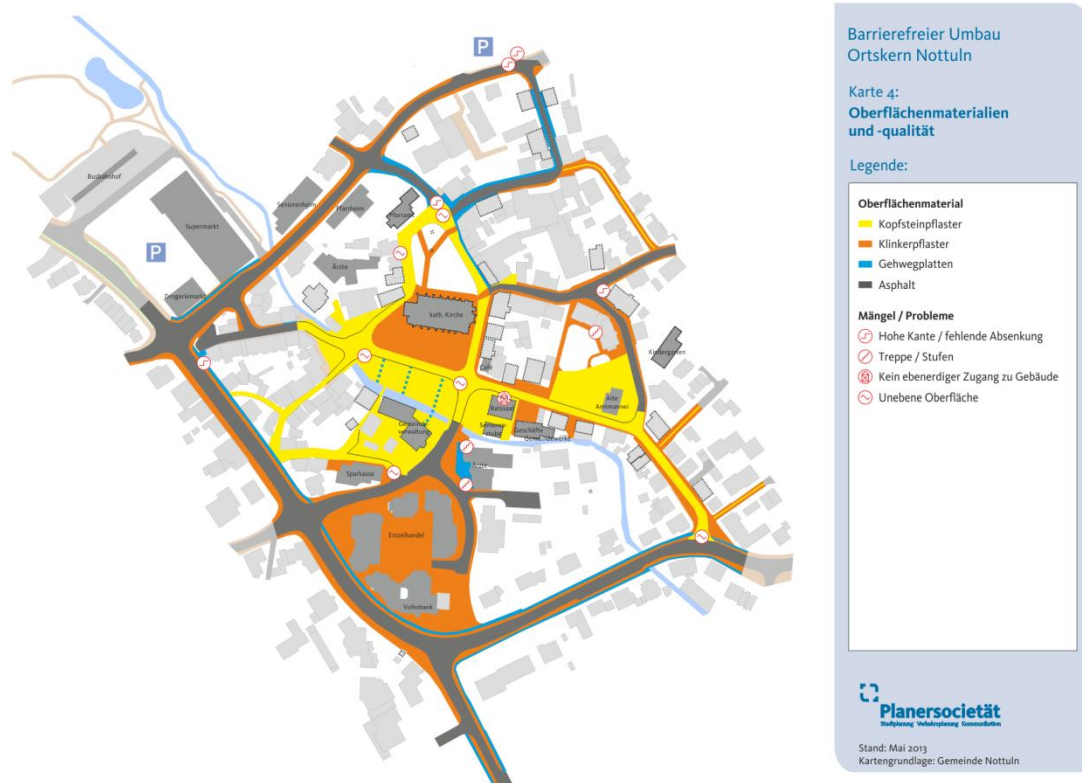
Kartengrundlage: Gemeinde Nottuln. Bearbeitung: Planersocietät.

3.4 Oberflächenmaterial und -qualität

Der engere Nottulner Ortskern ist hauptsächlich durch zwei Oberflächenmaterialien geprägt: Zum einen durch Kopfsteinpflaster (Gemeindeverwaltung, Stiftsstraße (Fahrbahn), Stiftsplatz, Straßen rund um die Kirche, Kastanienplatz), zum anderen durch Klinkerpflaster (Platz um die Kirche, Hanhoff und dessen Zuwegungen; siehe Karte4/Abb. 6). Dieses ist ebenfalls auf den Gehwegen am Potthof, an der Daruper Straße und der Heriburgstraße, aber auch auf Gehwegen von Straßen im Ortskern, z.B. der Stiftsstraße, zu finden. Das Kopfsteinpflaster hat eine hohe städtebauliche Bedeutung, bringt aber oftmals unebene Oberflächen mit sich; allerdings birgt auch das Klinkerpflaster an einigen Stellen Stolpergefahren. An mehreren Stellen des Ortskerns ist die Oberflächenqualität unzureichend, so dass für gehbehinderte Menschen keine sichere und komfortable Benutzung möglich ist.

Die zuführenden Straßen zum Ortskern (z.B. Schlaunstraße, Kurze Straße) sind i.d.R. asphaltiert; die begleitenden Gehwege bestehen oftmals aus Gehwegplatten. Diese finden (allerdings in größerem Format) auch auf dem Stiftsplatz zur Betonung der Wegebeziehungen zur Gemeindeverwaltung Verwendung.

Abb. 6: Oberflächenmaterialien und -qualität.



Kartengrundlage: Gemeinde Nottuln. Bearbeitung: Planersocietät.

3.5 Barrierefreiheit für Gehbehinderte

Für gehbehinderte Menschen ergeben sich im Straßenraum vielfältige Probleme (siehe Karte 5/Abb. 7). Allgemein sind Einzelprobleme zwar oft lösbar, besonders schwierig wird es aber dort, wo mehrere verschiedene Mängel gleichzeitig auftreten. Ein Hauptproblem im Ortskern von Nottuln ist das unebene, teilweise schlecht ausgefugte Pflaster, insbesondere auf dem Stiftsplatz. Hier sind z. B. die vorhandenen Sitzgelegenheiten nur über Kopfsteinpflaster erreichbar, während an besser zugänglichen Stellen im Ortskern kaum Sitzmöglichkeiten vorhanden sind. Auch Großplatten und Klinkerpflaster bergen Stolpergefahren. Bei letzterem tritt zudem bei feuchter Witterung oftmals eine erhöhte Rutschgefahr auf.

Die Bürgersteige weisen im Ortskern häufig zu schmale Abschnitte oder einzelne Engstellen auf. Dies führt für Rollstuhlfahrende zu Umwegen, z. B. durch den dadurch erforderlichen Wechsel der Straßenseite. Hierbei ist darüber hinaus zu bemängeln, dass bei Absenkungen teilweise ein entsprechendes Pendant auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite fehlt, so dass die Fahrbahn nicht direkt, sondern nur diagonal gequert werden kann. In Kurvenbereichen sind die Absenkungen teilweise sehr schmal, wodurch insbesondere bei der Nutzung von Hilfsmitteln wie beispielsweise Rollatoren oder Kinderwagen sehr genau manövriert werden muss.

Zudem ist der Bordstein zwischen naheliegenden, abgesenkten Einfahrtbereichen auf derselben Straßenseite oftmals nicht abgesenkt, so dass der Gehweg hier mehrere Schrägen besitzt. Hier wären längere, durchgehend abgesenkte Abschnitte komfortabler.

Allgemein sind hohe Neigungswinkel insbesondere an Kanten problematisch, z.B. am Stiftsplatz an der Ecke des Cafés oder beim rückwärtigen Zugang zur Verwaltung. Auch Abflussrinnen mit zu hohem seitlichem Gefälle und schlecht ausgefugtem Pflaster bringen Schwierigkeiten für gehbehinderte Personen mit sich.

Hauseingänge können für vielfältige Probleme sorgen. Als Beispiel ist der Zugang zum Ratsaal zu nennen. Hier weisen die Treppenstufen für gehbehinderte Personen eine zu hohe Stufenhöhe auf, die Standfläche vor der Tür ist zu gering bemessen (Abstellen z.B. eines Rollators nicht möglich) und die Klingel für Rollstuhlfahrende (ohne Begleitung) nicht zu erreichen.

Rampen haben zum Teil ein zu starkes Gefälle. So ist deren Bewältigung an der Zuwegung zur Seniorenstube für Rollstuhlfahrende ohne Begleitung kaum möglich.

Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind aufgrund der Temporegelungen im Ortskern weitestgehend unproblematisch. Am Kastanienplatz werden unter Berücksichtigung des angrenzenden Kindergartens die Geschwindigkeiten allerdings teilweise als zu hoch bewertet.

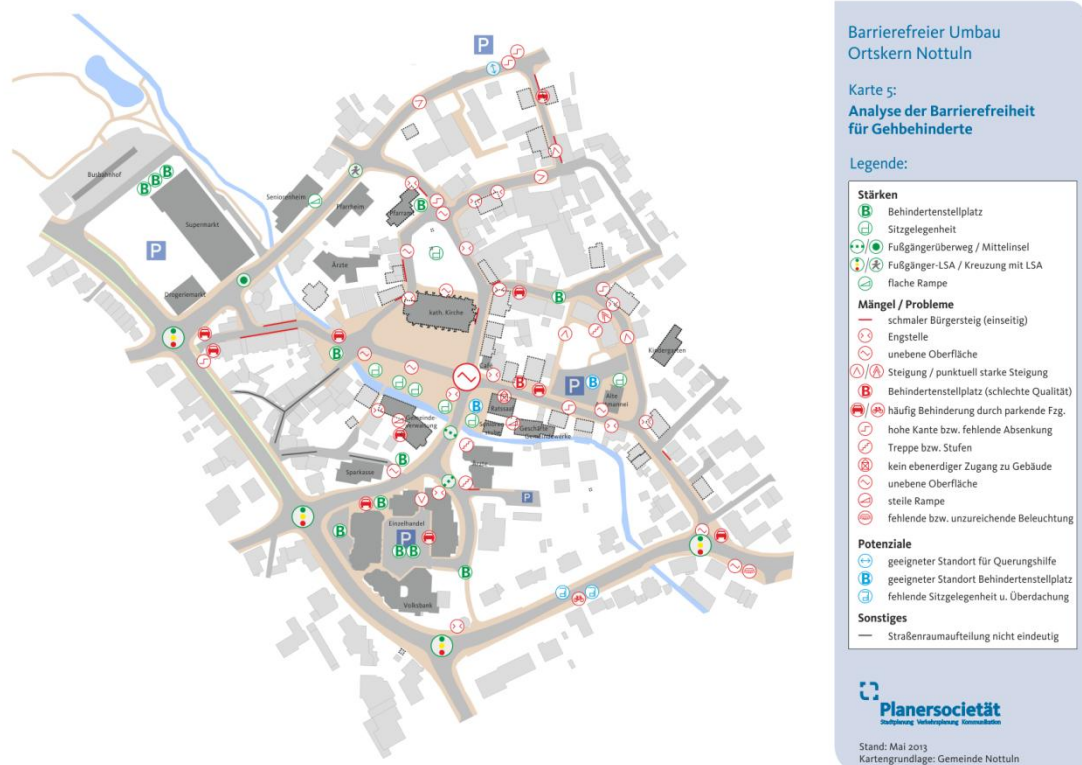
Fehlende oder unzureichende Beleuchtung ist direkt im Ortskern weniger problematisch, allerdings ist z. B. an der Heriburgstraße zwischen Buckenkamp und Krankenhaus keine ausreichende Beleuchtung vorhanden. Einige Senioren sehen diesen Abschnitt als Angstraum. In Bereichen ohne Beleuchtung können Löcher und Unebenheiten im Pflaster nur schlecht erkannt werden, was insbesondere für gehbehinderte Menschen ein großes Problem darstellt. An der Mauritzstraße gibt es einen kurzen Abschnitt, der aufgrund der fehlenden Beleuchtung und des Wechsels der Gehwegoberfläche für Behinderte besonders kritisch ist.

Darüber hinaus existieren weitere Probleme an Einzelstellen. In der Stiftsstraße befindet sich ein Zigarettenautomat, der den Gehwegbereich verengt und dessen Unterkante für Rollstuhlfahrer auf Schulter-/Kopfhöhe angebracht ist.

In der Schlaunstraße ist die Zuordnung der Parkflächen unzureichend, da z.T. nicht eindeutig erkennbar ist, welche Flächen zum Parken und welche Flächen für den Fußverkehr vorgesehen sind. So besteht die Gefahr, dass häufiger im Gehwegbereich geparkt wird, was zu eingeschränkten Durchgangsbreiten führt (Passage für Rollstuhlfahrer nicht oder nur schwer möglich).

An der Haltestelle Hanhoff ergibt sich ein Problem mit abgestellten Fahrrädern, da diese teilweise den Gehweg-/Haltestellenbereich einengen. An der Haltestelle fehlen Sitzgelegenheiten und Witterungsschutze, so dass sich Wartezeiten unkomfortabel gestalten.

Abb. 7: Analyse der Barrierefreiheit für Gehbehinderte



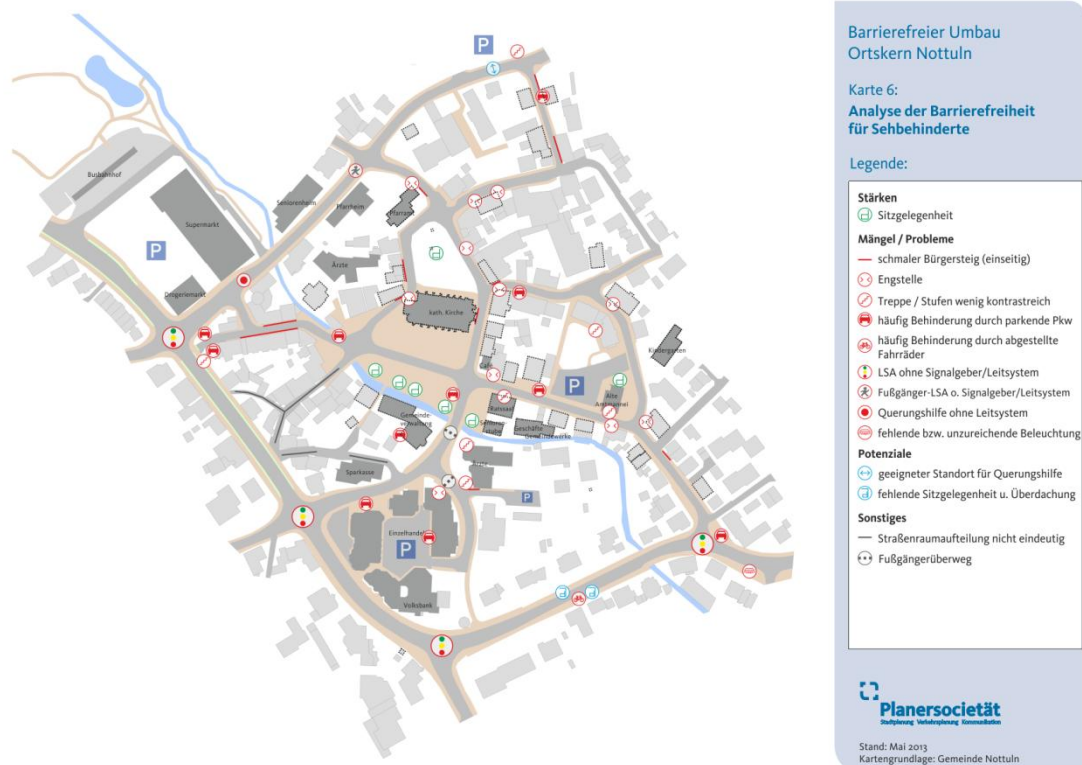
Kartengrundlage: Gemeinde Nottuln. Bearbeitung: Planersocietät.

3.6 Barrierefreiheit für Sehbehinderte

Viele der Mängel für gehbehinderte Menschen gelten auch für sehbeeinträchtigte oder blinde Personen. Für diese kommen aber weitere Probleme hinzu (siehe Karte 6/Abb. 8). Beispielsweise stellt die Mittelinsel an der Heriburgstraße beim Weg vom Ortskern zum Edeka-Supermarkt für gehbehinderte Menschen eine Querungshilfe dar, für Blinde fehlen allerdings taktile Leitelemente. An den LSA fehlen zudem akustische Signalgeber.

Ein weiteres Problem für sehbehinderte Menschen sind fehlende Kontraste, insbesondere bei Stufen. Auch wechselnde Oberflächenmaterialien sind für Menschen mit Sehbeeinträchtigung problematisch, da nicht immer erkannt werden kann, ob eine Stufe vorhanden ist oder nicht. Zur Orientierung im Straßenraum sind Tastkanten sinnvoll, die für gehbehinderte Menschen hingegen eher nachteilig sind.

Abb. 8: Analyse der Barrierefreiheit für Sehbehinderte



Kartengrundlage: Gemeinde Nottuln. Bearbeitung: Planersocietät.

3.7 Stellplätze für Behinderte

Für mobilitätseingeschränkte Personen stehen im Ortskern insgesamt 13 Stellplätze zur Verfügung (inkl. der 3 Stellplätze am Edeka-Supermarkt), die i.d.R. eine gute Qualität aufweisen. Die Stellplätze sind gleichmäßig über den Ortskern verteilt und befinden sich an zentraler Lage, so dass eine schnelle Erreichbarkeit und kurze Wege zu den wichtigen Zielorten gegeben sind. Handlungsbedarf bzw. Potenzial ergibt sich entlang der Stiftsstraße (u.a. Kastanienplatz; siehe Karte 5/Abb. 7).

3.8 Beispiele im Ortskern

Die einzelnen Probleme für mobilitätseingeschränkte Personen werden nachfolgend an drei Beispielen im Nottulner Ortskern verdeutlicht. Zudem wird – als Positivbeispiel – auf die Zuwegung zum Pfarrheim eingegangen.

Bsp. 1: Kreuzung auf dem Stiftsplatz

Beim Stiftsplatz ergibt sich eine besondere Problematik aus dem unebenen Kopfsteinpflaster. Da die Straßen nur über Kopfsteinpflaster gequert werden können, ist der Bewegungskomfort für gehbehinderte Menschen hier stark eingeschränkt.

An der auf dem Foto (Abb. 9) abgebildeten Straßenecke kommt hinzu, dass sowohl Gehwege als auch Fahrbahn zur Kante hin abfallen, wodurch sich hier eine starke Senke ergibt, die in Verbindung mit dem unebenen Pflaster keine ausreichende Sicherheit für Rollstuhlfahrende oder Menschen mit anderen Hilfsmitteln (z. B. Rollator) bietet.

An der Stiftstraße ergeben sich auf der Nordseite mehrere Engstellen, wovon mindestens eine mit Rollstuhl nicht passierbar ist, so dass hier auf die Fahrbahn ausgewichen oder die Straßenseite gewechselt werden müsste.

Abb. 9: Stiftsplatz



Foto: Planersocietät.

Bsp. 2: Kreuzung am Kirchplatz

An der Kreuzung Twiaelf-Lampen-Hok / Hagenstraße ist das Pflaster in einem schlechten Zustand. Lediglich über die Straße am Kirchplatz führt ein Klinkerweg, andere Überwege sind für Menschen mit Hilfsmitteln ohne Begleitung nicht sicher und komfortabel nutzbar.

Die Verkehrsfläche im Kreuzungsbereich ist deutlich überdimensioniert, weshalb aktuell bereits ein Teil für drei Stellplätze genutzt wird.

Abb. 10: Kreuzung am Kirchplatz



Foto: Planersocietät.

Bsp. 3: Kurze Straße

Die kurze Straße ist durch eine relativ breite Fahrbahn und sehr schmale Seitenbereiche geprägt, die für gehbehinderte Menschen quasi nicht nutzbar sind.

Abb. 11: Kurze Straße



Foto: Planersocietät.

Bsp. 4: Pfarrheim

Die relativ neue Zuwegung zum Pfarrheim ist als gelungenes Beispiel für eine attraktive und barrierefreie Gestaltung zu nennen. Vom Straßenraum aus führt ein breiter, ebener Weg bis zum stufenlosen Eingang. Zudem wurde ein Behindertenstellplatz in kurzer Entfernung errichtet.

Abb. 12: Pfarrheim

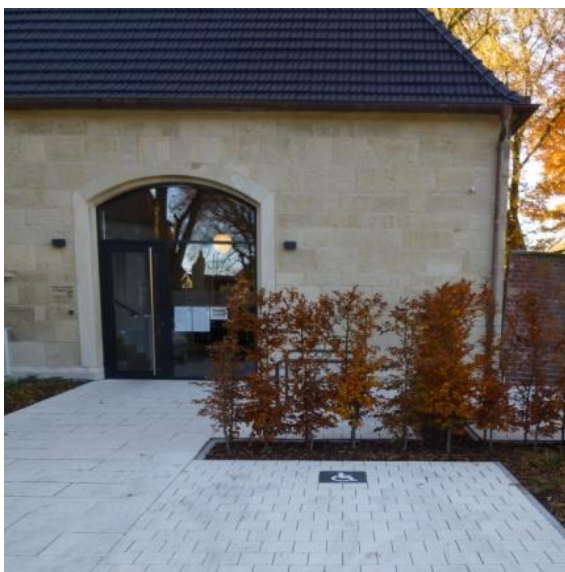


Foto: Planersocietät.

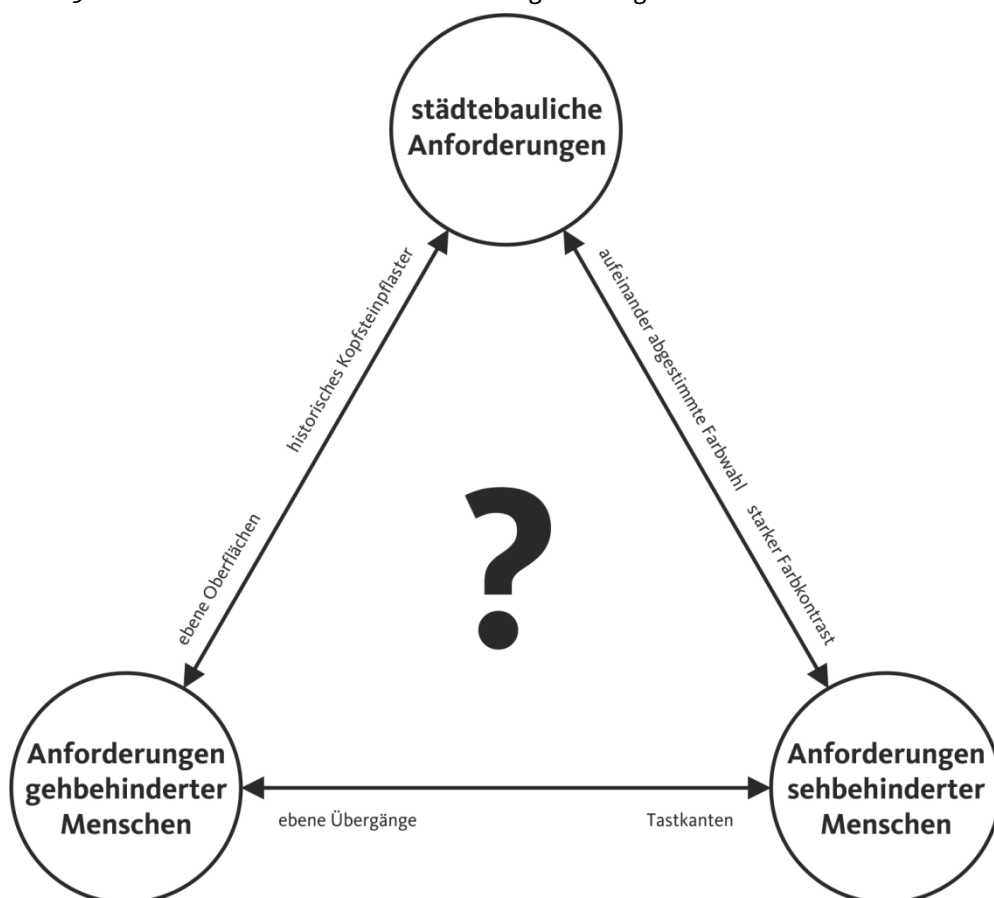
3.9 Zusammenfassende Betrachtung

Das Hauptproblem hinsichtlich einer barrierefreien Gestaltung des Nottulner Ortskerns stellen die unebenen Oberflächen insbesondere in den Bereichen mit Kopfsteinpflaster dar. Weitere Schwerpunkte sind Engstellen bzw. schmale Abschnitte und fehlende oder unzureichende Absenkungen.

Wichtige Zielbereiche sind der Hanhoff, der Stiftsplatz und der Edeka-Supermarkt. Hier besteht teilweise (im Bereich des Edeka-Supermarkts oder auch am Hanhoff) bereits eine unter barrierefreien Aspekten gute Gestaltungsqualität. Am Stiftsplatz ist die derzeitige Situation problematischer einzuschätzen; hier besteht zudem eine besondere Schwierigkeit, da dieser Bereich städtebaulich als sehr sensibel einzustufen ist. Hier ergibt sich ein Konflikt, für den es Lösungen zu finden gilt, die sowohl Anforderungen geh- und sehbehinderter Menschen als auch städtebauliche Aspekte berücksichtigen (siehe Abb. 13).

Daneben gibt es weitere kritisch zu bewertende Aspekte. So ist beispielsweise die Tempo-50-Regelung in der südöstlichen Stiftsstraße zu hinterfragen, da im gesamten übrigen Ortskern maximal 30 km/h zulässig sind.

Abb. 13: Zielkonflikt barrierefreier Straßenraumgestaltung in städtebaulich sensiblen Bereichen.



Grafik: Planersocietät.

4 Grundanforderungen und Prinzipien einer barrierefreien Gestaltung öffentlicher Räume

Bei der barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raums ist zu berücksichtigen, dass es vielfältige Arten und Grade von Mobilitätseinschränkungen gibt und sich z.T. auch mehrere Behinderungsarten überlagern. Um Mobilität für möglichst viele Menschen mit Behinderungen zu ermöglichen, sollte das Zwei- bzw. Mehr-Sinne-Prinzip angewendet werden, das heißt, es werden immer mindestens zwei Sinne angesprochen (optisch, akustisch, taktil).

Grundsätzlich entsprechen die Anforderungen und Bedürfnisse der mobilitätseingeschränkten Personen denen aller zu Fuß Gehenden (z.B. hindernisfreie Gehwege). Hinzu kommen spezielle, zum Teil auch widersprechende Anforderungen, die aus den jeweiligen Ausprägungen der Behinderungen resultieren.

Viele Bedingungen, die für „normale“, nicht mobilitätseingeschränkte Personen die Nutzung eines Weges komfortabler machen, sind für Gehbehinderte oftmals eine generelle Voraussetzung. So können nur Wege, die ausreichend breit und eben sind sowie weder Schwellen, Stufen oder größere Steigungen aufweisen, von Gehbehinderten (ohne fremde Hilfe) bewältigt werden. In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass sich die Gruppe der Gehbehinderten selbst aus Personen mit ganz unterschiedlichen Behinderungsarten und Hilfsmitteln zusammensetzt (z.B. Rollstühle zum Schieben, elektrische Rollstühle, Rollatoren, Gehhilfen mit Unterarmstützen usw.; vgl. HSVV 2006: 23/24).

Die Funktionsstörungen von sensorisch beeinträchtigten Personen (Hör- und Sehbehinderte) müssen durch andere Wahrnehmungen und Sinne ausgeglichen werden. Blinde Menschen sind auf ihren Hör- und Tastsinn (hauptsächlich mittels Langstock) angewiesen. Sehbehinderte nutzen oftmals noch das restliche Sehvermögen und benötigen daher starke Kontraste. Gehörlose und Schwerhörige können alle akustischen Warn- und Gefahrensignale nicht oder nur eingeschränkt wahrnehmen und sind in erster Linie auf ihr Sehvermögen angewiesen; bei ihnen kommt erschwerend hinzu, dass ihre Behinderung von den Mitmenschen i.d.R. nicht auf Anhieb erkannt werden kann (vgl. HSVV 2006: 25).

Maßnahmen sind allerdings nur als Teil eines zusammenhängenden Netzes zweckdienlich. Dabei bestimmt der Grad der Vollständigkeit die Nutzbarkeit eines Netzes. Eine Schwachstelle kann dazu führen, das ganze Wege für mobilitätseingeschränkte Menschen nicht nutzbar sind und ggf. gewisse Ziele nicht oder nur mit erheblichem Umweg erreicht werden können.

Es ist darauf hinzuweisen, dass bei einer barrierefreien Straßenraumgestaltung sich oft auch die Nutzung für den „normalen“, nicht mobilitätseingeschränkten Fußgänger komfortabler gestaltet, z.B. durch ausreichend Bewegungsraum, ebene Wege oder das Fehlen von Schwel-

len, Unebenheiten, Stufen und größeren Steigungen. Bei der Anwendung eines Mehr-Sinne-Prinzips wird daher auch vom Begriff „Design für alle“ gesprochen.

Oberflächengestaltung

Bei Verkehrsräumen für Fußgänger sollten folgende Oberflächeneigenschaften gegeben sein: fest, griffig, eben und fugenarm bzw. engfugig (FGSV 2011: 30). Dies ermöglicht die allgemeine Leichtigkeit in der Fortbewegung vor allem für gehbehinderte Menschen. Neben der Oberflächenbeschaffenheit spielt für sehbehinderte Personen die visuelle Kontrastbildung eine entscheidende Rolle (hell-dunkel, reflektierend-reflexionsarm; vgl. FGSV 2011: 31).

Gehwegbreite

Die Regelbreite von Fuß-/Gehwegen sollte i.d.R. zwischen 2,50 m und 3,00 m betragen (vgl. FGSV 2011: 40). Da diese Breite im Nottulner Ortskern aufgrund der städtebaulichen Gegebenheiten aber nicht durchgehend realisiert werden kann, wird ein „handhabbareres“ Mindestmaß für Rollstuhlfahrende festgelegt.

Nach den H BVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. FGSV 2011: 24) haben Personen mit Rollstuhl einen notwendigen Breitenbedarf von 90 cm. Hinzu kommen 20 cm Abstand zu Bebauung und ein Sicherheitsabstand zur Fahrbahn von 50 cm. Aufgrund der geringen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs und der niedrigen Verkehrsbelastungen wird hier eine (Mindest)Gesamtbreite von 1,50 m als ausreichend angesehen. Diese Breite sollte zumindest auf einer Straßenseite möglichst einbaufrei, also „durchgehend schwellenfrei und (für Rollstühle und ähnliches) befahrbar“ (HSVV 2006: 33), vorhanden sein, und zudem ausreichend barrierefreie Querungsmöglichkeiten bestehen.

Längs- und Querneigung

Die Längsneigung sollte maximal 3 % betragen, bei Neigungen von 3-6 % sollten möglichst alle 6 m ebene Bereiche zum Ausruhen bzw. Abbremsen vorhanden sein. Als Querneigung sind maximal 2 %, bei ebener Topographie (keine oder nur sehr geringe Längsneigung) auch 2,5 % Querneigung zulässig (vgl. FGSV 2011: 23).

Leitsystem

Für blinde Menschen stellt die innere Leitlinie die wichtigste Orientierung auf Gehwegen dar. Dies ist die von der Fahrbahn abgewandte, ertastbare Gehwegsbegrenzung, z.B. ein Gebäude oder eine Mauer (vgl. FGSV 2011: 27/28, HSVV 2006: 27/28).

Neben diesem „Grund“-Prinzip können die weiteren Anforderungen blinder Menschen mit einem einheitlichen Leitsystem abgedeckt werden. Diese erfüllen durch verschiedene Elemente (z.B. Rippen- und Noppenplatten) unterschiedliche Funktionen (Warn-, Entscheidungs- und Leitfunktion; vgl. FGSV 2011: 32ff.). An Potthof, Daruper Straße und Heriburgstraße ist eine solche Ausgestaltung zumindest an den Querungsstellen gut möglich. Hier

wären Gestaltungen als getrennte Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (Bordhöhe von 6 cm für sehbehinderte und blinde Personen, partielle Nullabsenkung für gehbehinderte Menschen) sinnvoll, um sowohl die Anforderungen geh- als auch sehbehinderter und blinder Menschen zu erfüllen.

Abb. 14: Getrennte Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe



Foto: Planersocietät.

In historischen Ortskernen wie Nottuln ist jedoch eine alternative Lösung zu finden, die den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Personen (eben, kontrastreich) entspricht und sich gleichzeitig in die bestehende sensible städtebauliche Situation einfügt.

Unter Beachtung der bereits örtlich verwendeten, historischen Materialien und der Belange des Denkmalschutzes ist ein geeigneter, „lokal angepasster Materialkanon“ zu entwickeln (FGSV 2011: 38/39).

Abb. 15: Erschütterungsarme Querungsstelle in denkmalgeschützter Umgebung (Beispiel: Münster)



Foto: Planersocietät.

Lichtsignalanlagen

An den LSA im Untersuchungsgebiet sind bisher nur optische Signale vorhanden. Durch Orientierungs- und Freigabesignale wäre eine akustische oder durch Vibrationstaster eine taktile Signalgebung zur Ergänzung möglich bzw. erforderlich, um das Zwei- bzw. Mehr-Sinne-Prinzip einzuhalten (vgl. FGSV 2011: 51/52).

Querungsstellen / Kanten

An Querungsstellen sollte, wenn immer möglich, eine getrennte Führung von Geh- und Sehbehinderten erfolgen (differenzierte Bordhöhe und Blindenleitsystem, siehe oben).

Ist eine solche Führung nicht oder nur mit vergleichsweise großem Aufwand realisierbar bzw. städtebaulich integrierbar, ist die Anwendung einer Kompromisslösung möglich. Hierbei sollten Kanten eine Höhe von 3 cm aufweisen. Dadurch ist eine ausreichende ertastbarkeit durch blinde Menschen gegeben; gleichzeitig sind sie von gehbehinderten Menschen i.d.R. noch zu bewältigen. Unabdingbar ist jedoch eine korrekte Bauausführung (FGSV 2011: 49).

Stellplätze

Bei Stellplätzen in Senkrechtaufstellung für Menschen mit Behinderungen ist zusätzlich zur Breite von 2,50 m für das Fahrzeug zusätzlich eine Bewegungsfläche von 1,00 m bzw. 1,40 m bei seitlichen Einbauten oder angrenzenden Bauwerken erforderlich. Die Gesamtbreite von anbaufreien Behindertenstellplätzen beträgt somit 3,50 m, wobei sich Bewegungsflächen benachbarter Stellplätze überlagern dürfen. Wichtig ist auch, dass die barrierefreie Zuwegung zum Stellplatz sichergestellt ist, z.B. durch entsprechende Bordabsenkungen (FGSV 2011: 56f.).

Stadtmobiliar

Stadtmobiliar darf keine Barriere darstellen und daher nicht auf Verkehrsflächen angeordnet sein; ebenso sind ein visueller Kontrast und eine ertastbarkeit mit Langstock sicherzustellen. Gleichzeitig muss die Erreichbarkeit von Stadtmobiliar für mobilitätseingeschränkte Menschen gewährleistet sein.

Für Automatenknöpfen, Klinken, Taster usw. bedeutet dies beispielsweise, dass diese in einer Höhe von max. 85 cm angebracht werden sollten. Bei Tischen ist die Nutzbarkeit herzustellen, indem diese zumindest in einem ausreichend breiten Abschnitt unterfahrbar sind. Weitere Anforderungen und Gestaltungsbeispiele sind in den H BVA (FGSV 2011: 59ff.) dargestellt.

Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

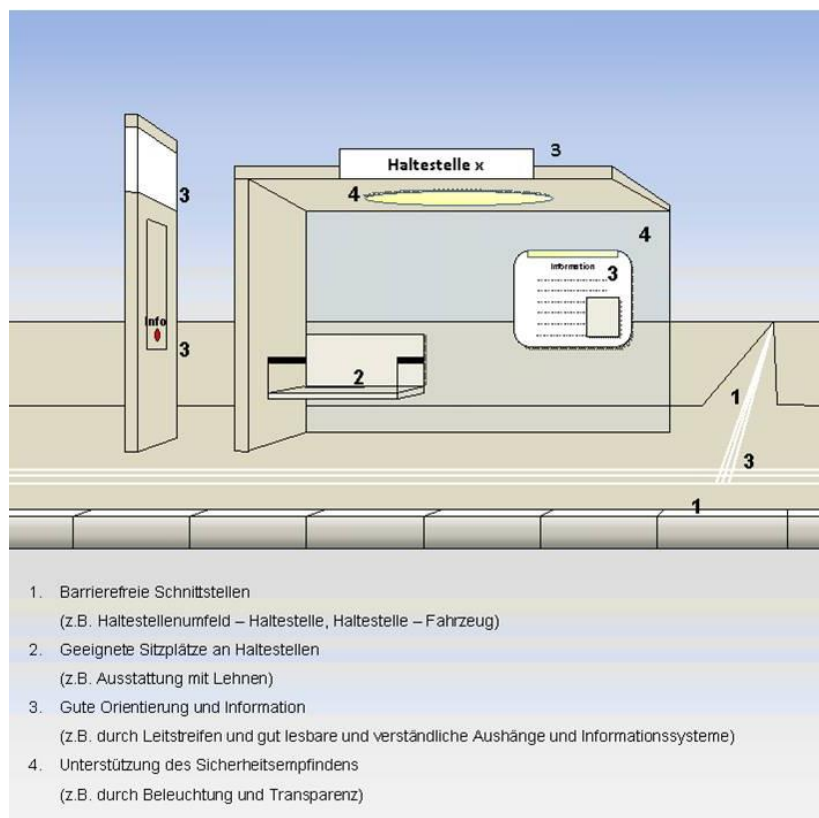
Öffentliche Verkehrsmittel sind für mobilitätseingeschränkte Personen oftmals unverzichtbarer Bestandteil ihrer Mobilität. Daher sollten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs über

einen barrierefreien Zugang verfügen und in ein barrierefreies Wegenetz eingebunden sein, so dass wichtige Zielorte in der Nähe auch für mobilitätseingeschränkte Menschen gut und möglichst direkt erreichbar sind. Hierzu gehören insbesondere sichere (und von mobilitätseingeschränkten Personen nutzbare) Querungsstellen in der Nähe von Haltestellen.

Neben der Zuwegung ist vor allem die Ausstattung und Gestaltung der Haltestellen entscheidend². Optische und taktile Leitelemente (z.B. Markierung der Einstiegsstelle per Aufmerksamkeitsfeld) gewährleisten die erforderliche Orientierung für blinde und sehbehinderte Personen. Der Einbau eines erhöhten Bordes (zur Minimierung des Höhenunterschieds zur Fahrzeugein- bzw. Fahrzeugausstiegskante) und ausreichende Bewegungsflächen (ggf. zusätzlicher Flächenbedarf zum Ausklappen von Rollstuhlrampen) sind insbesondere für gehbehinderte Personen erforderlich.

Bezüglich der Möblierung ist darauf zu achten, dass die Nutzbarkeit der Ausstattungselemente gegeben ist (z.B. Anbringen von Informationstafeln in Sichthöhe) und hieraus keine zusätzlichen Gefahren resultieren (z.B. Sicherheitsmarkierungen auf Glasflächen). In diesem Zusammenhang ist auch auf eine ausreichende Beleuchtung zu achten (vgl. FGSV 2011: 66ff.).

Abb. 16: Beispielhafte Gestaltung einer barrierefreien Haltestelle



Quelle: BMVBS 2010: 103.

² Als weitere wichtige Aspekte – die an dieser Stelle jedoch nicht vertieft dargestellt werden – wären noch die Ausstattung der Fahrzeuge in Niederflertechnik sowie ein möglichst dichtes Heranfahren des Busses an den Haltestellenbord (um optimale Ein-/Ausstiegsmöglichkeiten zu gewährleisten) zu nennen.

5 Die Maßnahmen im Überblick

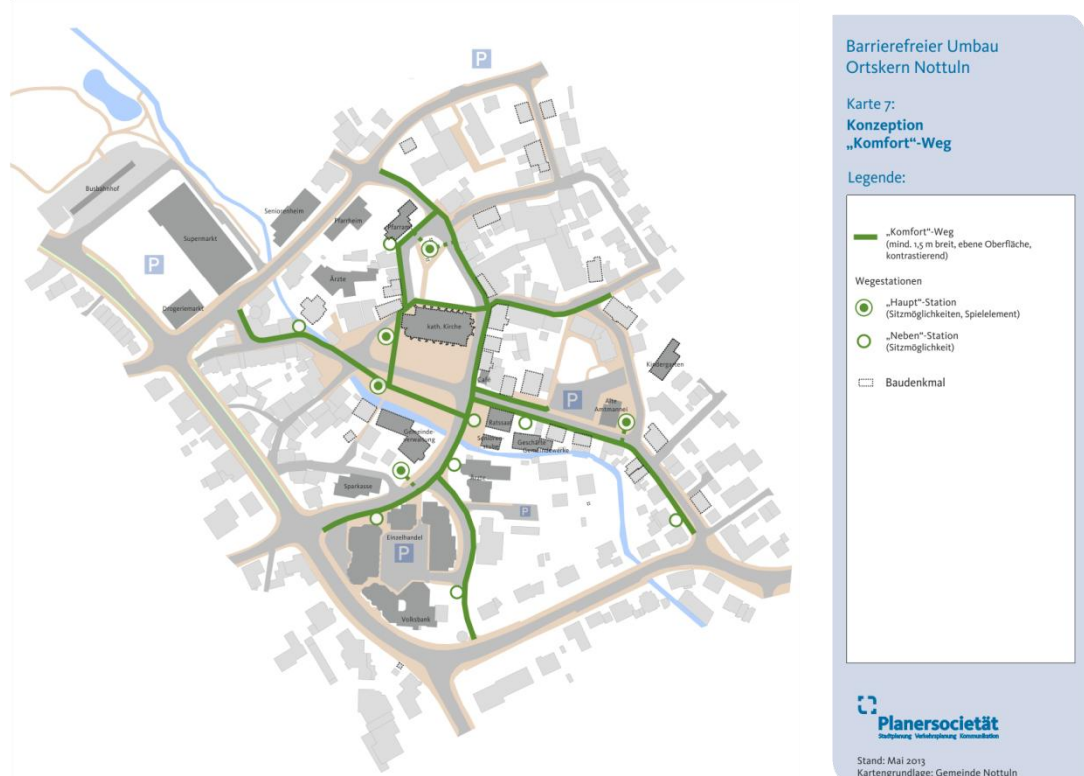
In diesem Kapitel werden Lösungen bzw. Maßnahmen zur Sicherstellung der Barrierefreiheit in und an den umliegenden Straßen des Nottulner Ortskerns vorgestellt.

5.1 „Komfort“-Wegenetz

Um die Nutzbarkeit des öffentlichen Raumes und die Erreichbarkeit des Ortskerns für mobilitätseingeschränkte Menschen zu erhöhen, wird die Einrichtung eines engmaschigen, durchgehenden „Komfort“-Wegenetzes mit einer Breite von mindestens 1,50 m empfohlen (vgl. Kapitel 4). Die „Komfort“-Wege beginnen jeweils an allen Zugängen des Ortskerns und stellen eine sichere und komfortable Erreichbarkeit aller wichtigen Ziele sicher (Vernetzung).

Die Oberfläche der „Komfort“-Wege ist ebenflächig herzustellen. Um einen ausreichenden Kontrast zum Kopfsteinpflaster zu erhalten, kann der an einigen Stellen im Ortskern bereits vorhandene rote Klinker verwendet werden³. Abb. 17 gibt einen Überblick über das „Komfort“-Wegenetz und die Lage der Wege im Ortskern.

Abb. 17: Konzeption „Komfort“-Wegenetz



Kartengrundlage: Gemeinde Nottuln. Bearbeitung: Planersocietät.

³ Im Gegensatz zum heute verlegten Klinkerstein, der eine vergleichsweise glatte Oberfläche aufweist und bei Nässe eine erhöhte Rutschgefahr aufweist (vgl. Kapitel 3.5), sollte künftig ein Klinkerstein mit einer aufgerauten Oberfläche zum Einsatz kommen.

Die „Komfort“-Wege sollten durch bestimmte Gestaltungsmerkmale hervorgehoben werden (z.B. mittels Piktogrammen oder eingelassenen Steinen), um eine entsprechende Erkennbarkeit zu gewährleisten. Im Bereich des südlichen Stiftsplatzes sollte der „Komfort“-Weg mittig verlaufen, um eine Begehbarkeit auch während des Wochenmarktes zu ermöglichen.

Abb. 18: Kennzeichnung einer barrierefreien Gestaltung (Beispiel: Lippstadt)



Foto: Planersocietät.

Entlang der Wege werden Stationen errichtet, die die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes stärken und durch ihre Ausgestaltung zum Ausruhen und Verweilen aber auch zum Bewegen und Probieren einladen sollen. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte oder ältere Personen können so die Aktionsradien maßgeblich vergrößert werden.

Abb. 19: Sitzwürfel (Beispiel: Dresden)



Foto: Planersocietät.

Alle Wegstationen sind grundsätzlich mit einer Sitzmöglichkeit ausgestattet. Die „Haupt“-Stationen bieten dabei eine gewisse „Mehrausstattung“ gegenüber den „Neben“-Stationen, z.B. in Form von zusätzlichen Spielgeräten. Als Elemente sollten neben der klassischen Sitzbank auch multifunktionale oder künstlerisch gestaltete Spiel- und Sitzgelegenheiten zum Einsatz kommen; ggf. kann auch schon mit einfachen Mitteln (z.B. Schaffung einer Sitzmöglichkeit mittels Anbringen von Holzleisten auf einer Mauer, Aufbringen von farbigen „Boden“-Spielen) eine Station eingerichtet werden. Bei der Auswahl der Elemente sollte zudem die Nutzung durch mehrere Altersklassen im Vordergrund stehen. Dadurch erhalten die We-

ge den Charakter eines Mehrgenerationen-Wegenetzes und die Vorteile bleiben nicht auf mobilitätseingeschränkte Personen beschränkt.

Abb. 20: Farbiges „Boden“-Spiel für Kinder (Beispiel: Griesheim)



Foto: Webseite Stadt Griesheim.

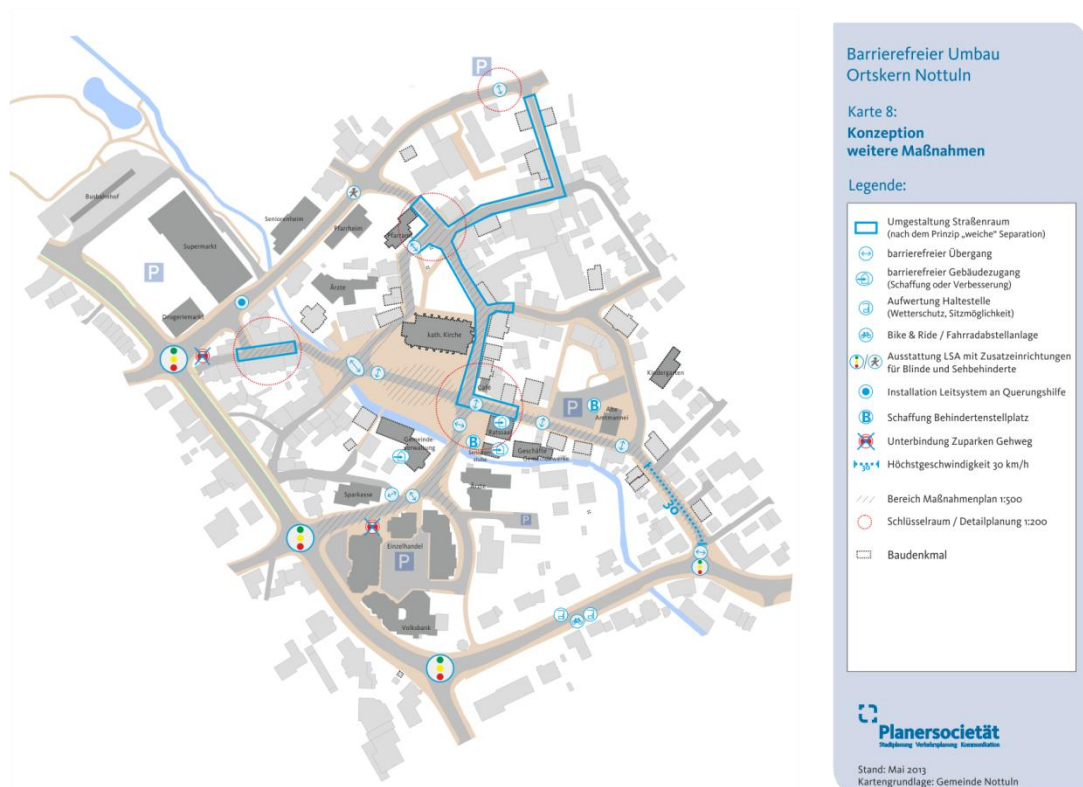
5.2 Maßnahmenkonzeption / Maßnahmenplan

Die Maßnahmenkonzeption (Karte 8, Abb. 21) gibt einen Überblick über die weiteren, für eine barrierefreie Gestaltung erforderlichen Maßnahmen im Ortskern von Nottuln. Diese werden im Maßnahmenplan (Maßstab 1:500, separat beiliegend) in Bezug auf die Zonierung und Oberflächengestaltung der Straßen und Wege konkretisiert.

Einige Bereiche des Ortskerns (z.B. westlicher Stiftsplatz, Kirchstraße) sind bereits nach dem Prinzip der „weichen“ Separation gestaltet (weitgehende Niveaugleichheit, jedoch klare optische Trennung zwischen Fahrbahn und Seitenräumen). Dieses Prinzip sollte künftig auf weitere Straßen ausgedehnt werden, da in den Straßenräumen des Ortskerns eine strikte Trennung der Verkehre aufgrund der beengten Platzverhältnisse zumeist weder angemessen möglich noch aufgrund der Verkehrsbelastungen und des niedrigen Geschwindigkeitsniveaus erforderlich ist. Die „weiche“ Separation ermöglicht zudem die Schaffung einer besserer gestalterischen Einheit zwischen Straße und angrenzender Bebauung.

Um die Durchgängigkeit des „Komfort“-Wegenetzes zu gewährleisten, ist an mehreren Stellen im Ortskern die Schaffung von barrierefreien Übergängen erforderlich. Hierbei wird in den entsprechenden Übergangsbereichen das bestehende, zumeist unebene Kopfsteinpflaster durch den Einbau eines ebenen Oberflächenbelages ersetzt. Die Ausrüstung der LSA mit Zusatzeinrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen ermöglicht darüber hinaus eine barrierefreie Anbindung der umgebenden Quartiere an den Ortskern.

Abb. 21: Überblick über die Maßnahmenkonzeption



Kartengrundlage: Gemeinde Nottuln. Bearbeitung: Planersocietät.

Als weitere Ansatzpunkte sind die Schaffung bzw. Verbesserung der barrierefreien Zugangsmöglichkeiten zu wichtigen, öffentlichkeitsrelevanten Gebäuden (z.B. Gemeindeverwaltung), die Bereitstellung zusätzlicher Behindertenstellplätze (z.B. Kastanienplatz) sowie die Umgestaltung bzw. Aufwertung der Bushaltestelle am Potthof (siehe auch Kap. 6.2) zu nennen. Am Parkplatz an der Ecke Daruper Straße/Heriburgstraße und entlang der Schlaunstraße sollte zudem durch bauliche Maßnahmen (z.B. Poller, Sitzwürfel) sichergestellt werden, dass Gehwegbereiche und Durchgänge nicht zugeparkt werden.

Eine zusätzliche Maßnahme, die zwar nicht primär zur barrierefreien Ausgestaltung des Ortskerns sondern lediglich zu einer Harmonisierung der Geschwindigkeitsregelungen beiträgt, wäre die Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeit auf der unteren Stiftsstraße (Abschnitt zwischen Auf der Alten Breide und Mauritzstraße) auf 30 km/h, entweder als Erweiterung der bestehenden Tempo 30-Zonen (Auf der Alten Breide, Busenbaumstraße) oder als Streckenverbot.

5.3 Detailplanungen

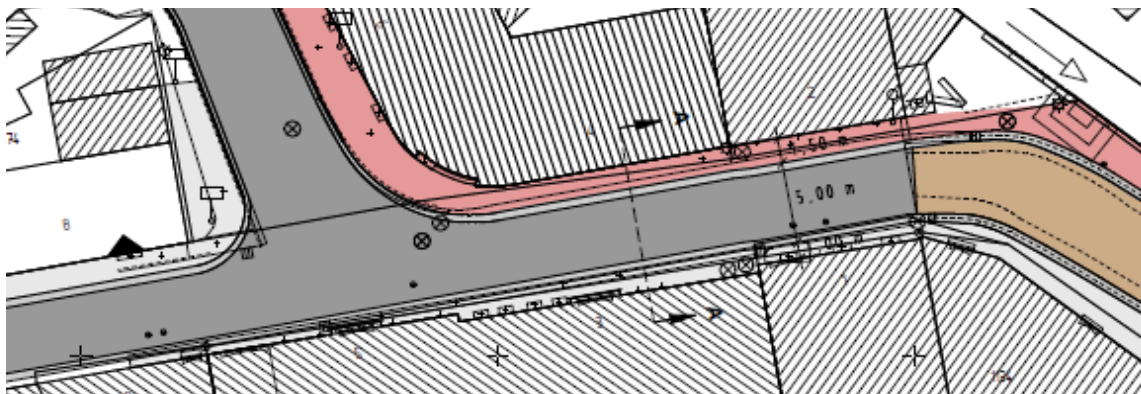
Für einzelne Bereiche (in der Karte „Maßnahmenkonzeption“ rot markiert, nachfolgend auch als „Schlüsselräume“ bezeichnet) wurden detailliertere Planungen (Maßstab 1:250) vorgenommen, die im Folgenden erläutert werden. Die Schlüsselräume zeichnen sich durch einen

besonderen Handlungsdruck aus (starke Frequentierung bzw. hohe Öffentlichkeitsintensität und/oder Überlagerung mehrerer Mängel; vgl. auch Kapitel 3.8).

Kurze Straße

Ein Schlüsselraum stellt die Kurze Straße dar, in der auf der Nordseite ein Gehweg geschaffen wird. Um die Anforderungen des „Komfort“-Wegenetzes zu erfüllen, wird auf der gegenüberliegenden Seite (Südseite) aufgrund der geringen Breite des Straßenraums kein Gehweg hergestellt (entspricht dem Status Quo). Ein nur einseitig ausgeführter Gehweg ist aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens in der Straße ohnehin ausreichend.

Abb. 22: Detailplan Kurze Straße (Verkleinerung)



Kartengrundlage: Gemeinde Nottuln. Bearbeitung: nts.

Der Gehweg wird dabei nicht – wie bisher – durch ein Hochbord abgetrennt, sondern niveaugleich zur Fahrbahn erstellt (Abgrenzung lediglich mittels Muldenrinne⁴). So wird die Nutzung der Fahrbahn (z.B. bei der Begegnung von zwei Menschen mit Rollatoren) erleichtert und das heutige, klassische Trennprinzip in eine „weiche“ Separation überführt.

Abb. 23: Mehrteilige, barrierefrei überwindbare Rinne aus Naturstein (Beispiel: Ostbevern)



Foto: nts.

⁴ Bei der baulichen Ausführung ist darauf zu achten, dass die Rinnen von mobilitätseingeschränkten Personen ohne Gefahr überwunden werden können (rutschfest, begrenzte Tiefe, ertastbar oder visuell-kontrastierend) und gleichzeitig eine Abführung des Oberflächenwassers gewährleistet ist.

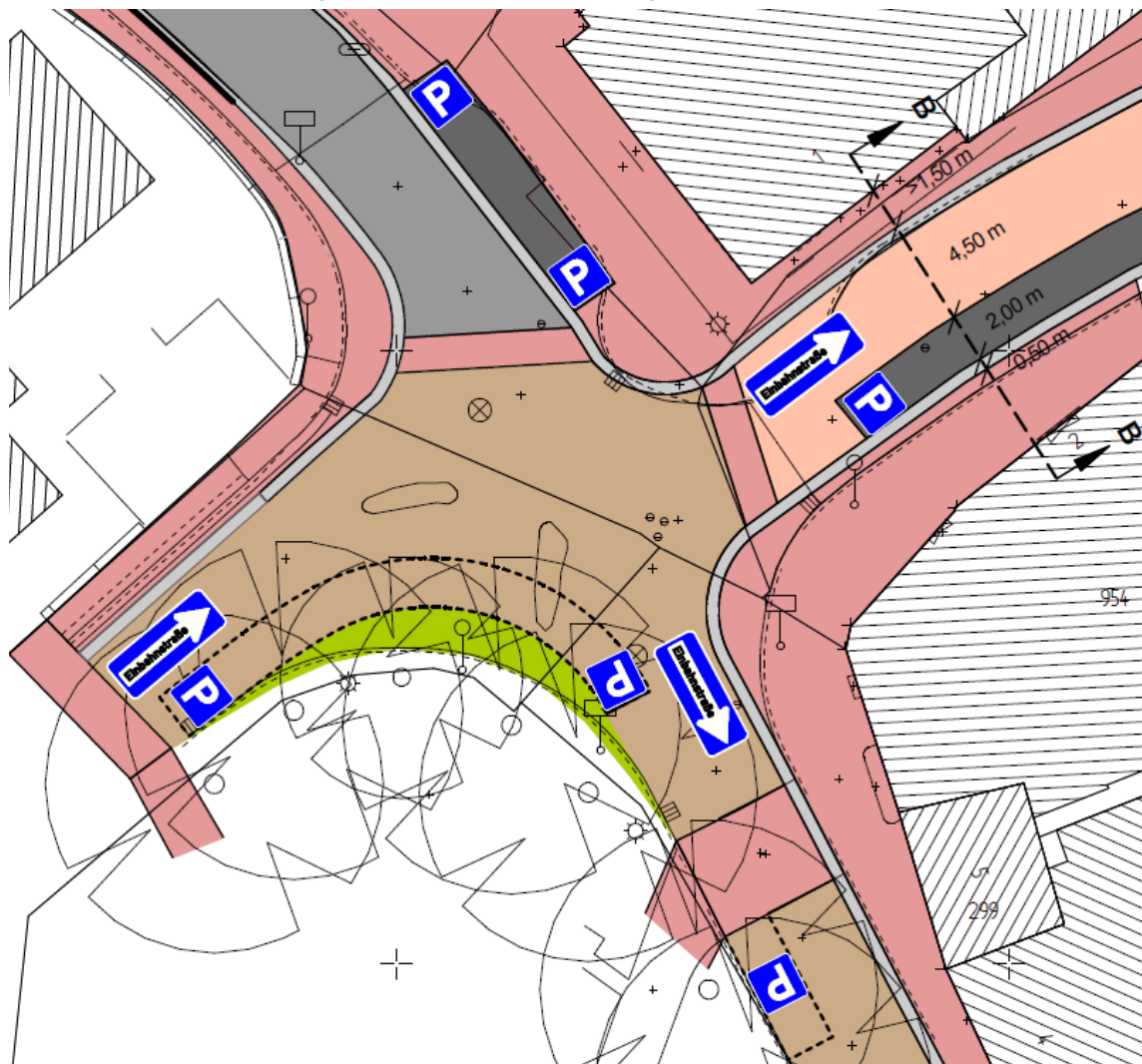
Kreuzung Twiaelf-Lampen-Hok / Hagenstraße / Kirchplatz

Einen zweiten Schlüsselraum bildet die nördliche Kreuzung am Kirchplatz. Die Fahrbahnfläche wird deutlich verringert; die vorhandenen Stellplätze im Kreuzungsbereich werden neu angeordnet.

Durch die Verschmälerung der Fahrbahnbereiche können die Gehwege den Anforderungen des „Komfort“-Wegenetzes entsprechen, und die angrenzende Grünfläche kann vergrößert werden; dadurch werden die bestehenden, prägenden Bäume geschont, und die Wurzeln verfügen über eine größere Vegetationsfläche (Reduzierung der möglichen Schäden an den Verkehrsanlagen durch Wurzelwuchs). Insgesamt gelingt eine geordnetere Gliederung des bislang eher unstrukturiert und überdimensioniert wirkenden Raumes.

Die Anlage von barrierefreien Querungsbereichen gewährleistet direkte und durchgängige Wegebeziehungen. Bezüglich der östlich abzweigenden Hagenstraße wird die Neuaufteilung bzw. Neugliederung des Straßenraumes u.a. mit breiteren Gehwegen ersichtlich.

Abb. 24: Detailplan Kreuzung am Kirchplatz (Verkleinerung)



Kartengrundlage: Gemeinde Nottuln. Bearbeitung: nts.

Stiftsplatz

Den dritten Schlüsselraum stellt der südöstliche Bereich des Stiftsplatzes dar. Auf der Stiftsstraße wird (von Südosten her kommend) ab dem Ratssaalgebäude die Fahrbahn zugunsten des nördlichen Seitenbereichs verengt, um die heutigen Probleme für den Fußverkehr (Engstellen, starke Querneigungen) zu beseitigen. Analog zu den anderen Detailplanungen wird ebenfalls eine Niveaugleichheit und mittels Muldenrinnen eine „weiche“ Separation zwischen Fahrbahn und Seitenräumen erzeugt. Barrierefreie Querungsbereiche ermöglichen auch hier engmaschige Wegeverbindungen.

Abb. 25: Detailplan Stiftsplatz (Verkleinerung)



Kartengrundlage: Gemeinde Nottuln. Bearbeitung: nts.

Querung Heriburgstraße

Im Zuge des Wegenetzes wurde als geeigneter Standort für eine zusätzliche Querungshilfe die Heriburgstraße im Bereich des Parkplatzes Buckenkamp identifiziert.

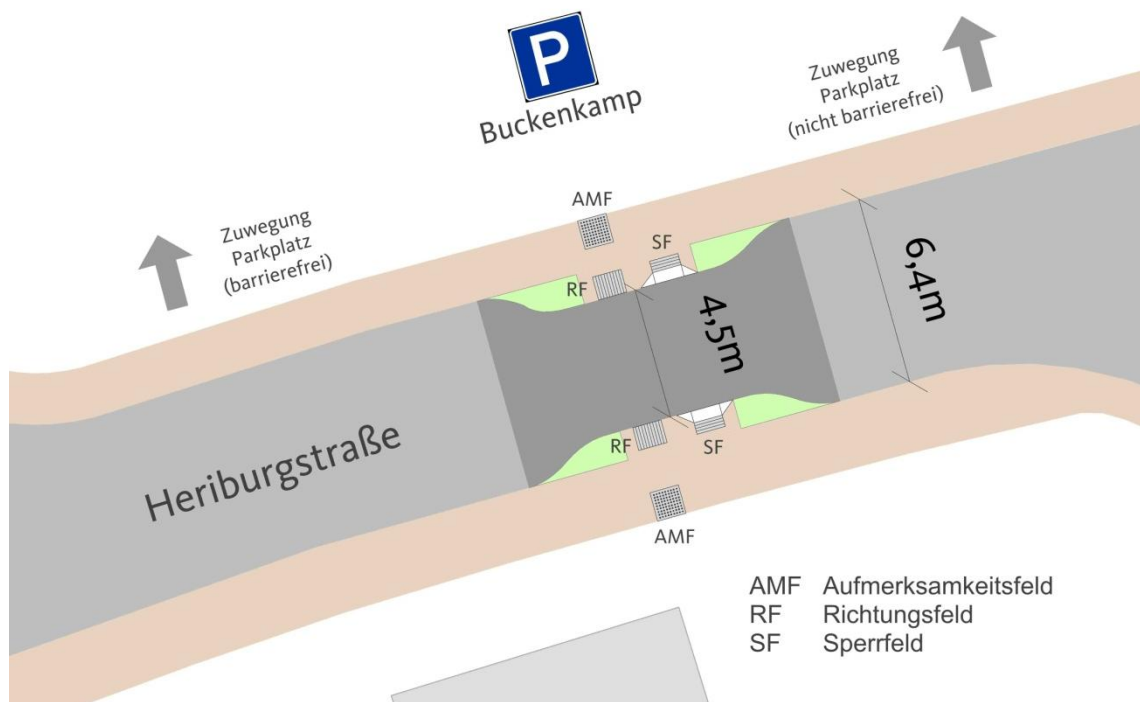
Mittels vorgezogener Seitenräume wird die Querung der Heriburgstraße für den Fußverkehr erleichtert; gleichzeitig wird durch die Verengung der motorisierte Verkehr bei der Einfahrt ins Zentrum (leicht) abgebremst und dessen Aufmerksamkeit auf die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer gelenkt.

Bezüglich der Ausgestaltung der Querungsstelle sind die in Kapitel 4 dargestellten Aspekte hinsichtlich Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Der Bereich der Querungsstelle kann zudem

durch einen speziellen Oberflächenbelag (farbiger Asphalt, Streetprint⁵) hervorgehoben werden.

Es ist darauf zu achten, dass die erforderliche Erkennbarkeit der vorgezogenen Seitenräume für den Fahrverkehr gegeben ist (ausreichende Beleuchtung); Bepflanzungen und/oder Beschilderungen dürfen nicht dazu führen, dass Fußgänger nicht oder zu spät erkannt werden können.

Abb. 26: Detailplan Querungshilfe Heriburgstraße (Verkleinerung)



Kartengrundlage: Gemeinde Nottuln. Bearbeitung: Planersocietät.

⁵ Bei Streetprint handelt es sich um ein spezielles Asphaltgestaltungsverfahren, bei dem eine normale Asphalt-schicht aufgebracht und anschließend mittels einer Schablone gemustert bzw. geprägt wird. Es entsteht so-mit eine Fugenoptik (Imitierung von Pflaster und Plattenbelägen, „Scheinfugen“) ohne die klassischen Nach-teile wie Entsandung der Fugen und Graswuchs.

6 Bewertung der Ansätze zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Nottuln

Mit dem Bau der neuen Umgehungsstraße Nottuln ist eine spürbare Entlastung der Ortsdurchfahrt verbunden. So geht die Verkehrsbelastung von heute etwa 15-18.000 Kfz/24h (Planfall PA „Analyse 2010“) auf etwa 7-11.000 Kfz/24h (Planfall P1 „Nullfall mit Ortsumgehung Nottuln“) zurück (vgl. SHP Ingenieure 2011: 186/191).

Im Rahmen des Integrierten Verkehrskonzeptes wurden für einige Straßenabschnitte, u.a. auch für die Ortsdurchfahrt Nottuln, Umgestaltungspotenziale in Form von unterschiedlichen Varianten aufgezeigt. Nachfolgend sind – basierend auf den Ausführungen und Darstellungen im Integrierten Verkehrskonzept – kurz deren Merkmale aufgeführt.

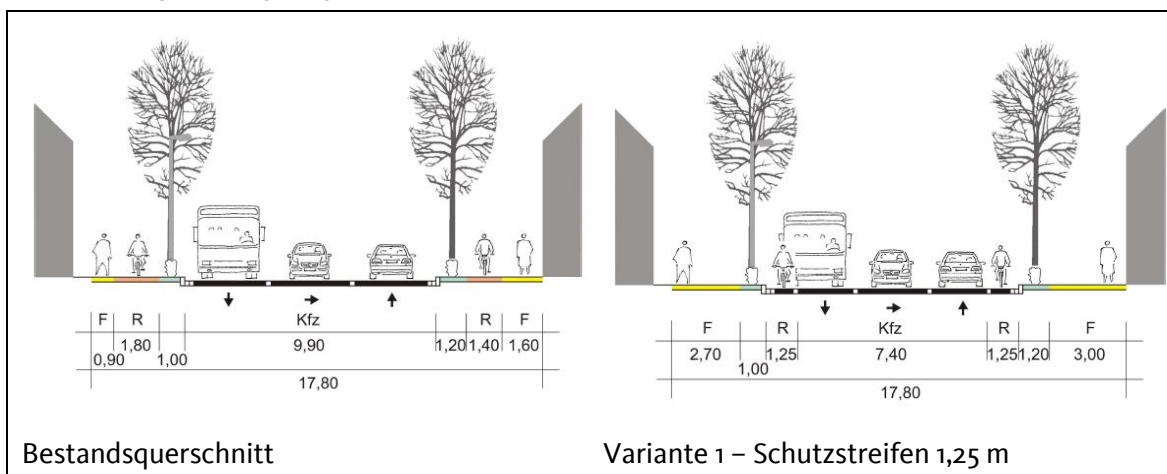
6.1 Darstellung der Varianten und Gestaltungsvorschläge

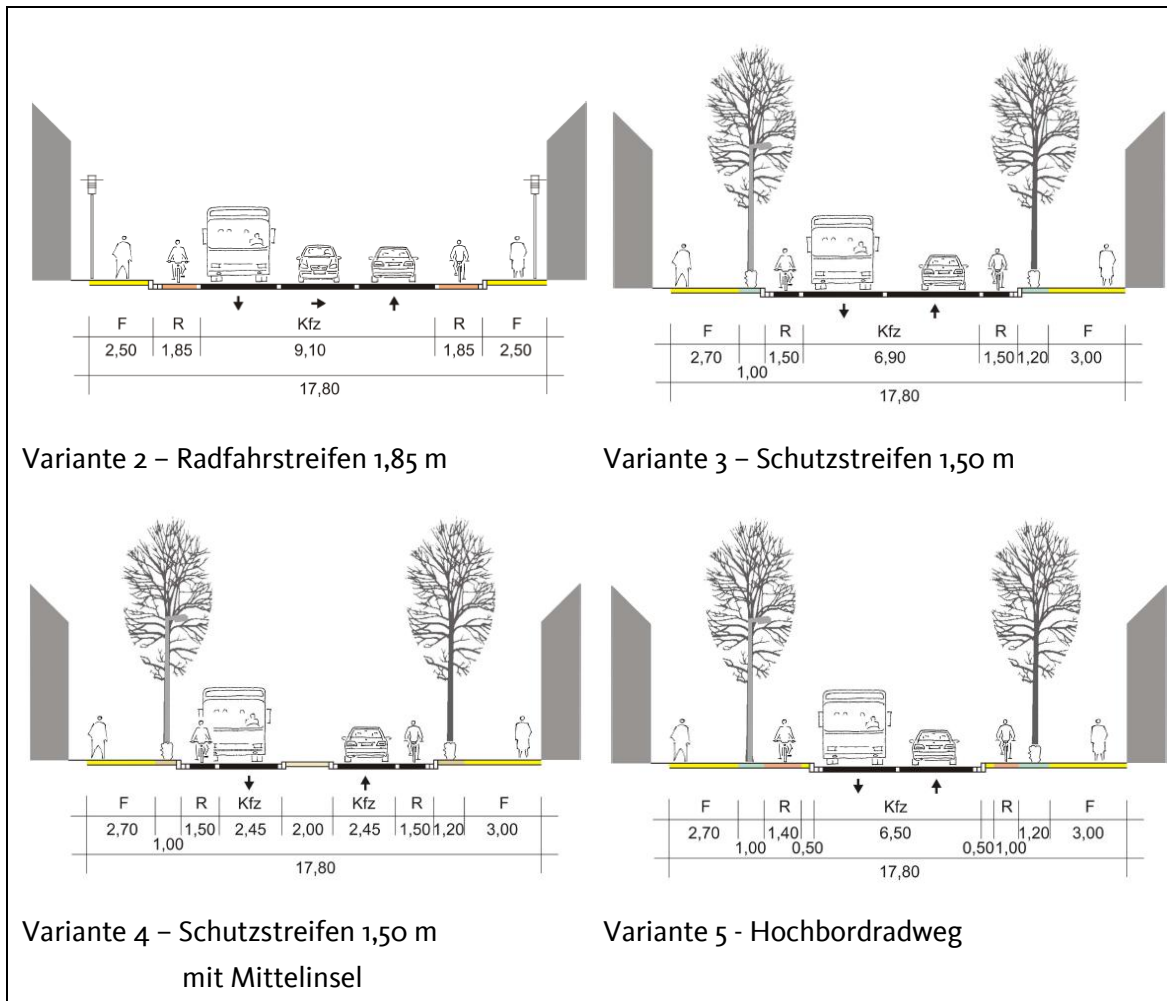
Daruper Straße

Die Daruper Straße weist heute einen 3-streifigen Querschnitt auf. Straßenbegleitend sind im Seitenraum getrennte Fuß- und Radwege angeordnet, die durch einen schmalen Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt sind. Die Seitenräume sind mit einer Gesamtbreite von 2,70 m (Südseite) bzw. 3,00 m (Nordseite) sehr schmal ausgelegt, wodurch sich ein Konfliktpotenzial zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden ergibt.

Die im Integrierten Verkehrskonzept enthaltenen Umgestaltungsvarianten zeigen unterschiedliche Ansätze auf (Beibehaltung des 3-streifigen Querschnitts / Umgestaltung in 2-streifigen Querschnitt, Erhalt der Borde / Versetzen der Borde usw.; vgl. SHP Ingenieure 2011: 126-130, Abb. 27).

Abb. 27: Umgestaltungsmöglichkeiten Daruper Straße





Quelle: SHP Ingenieure (2011)

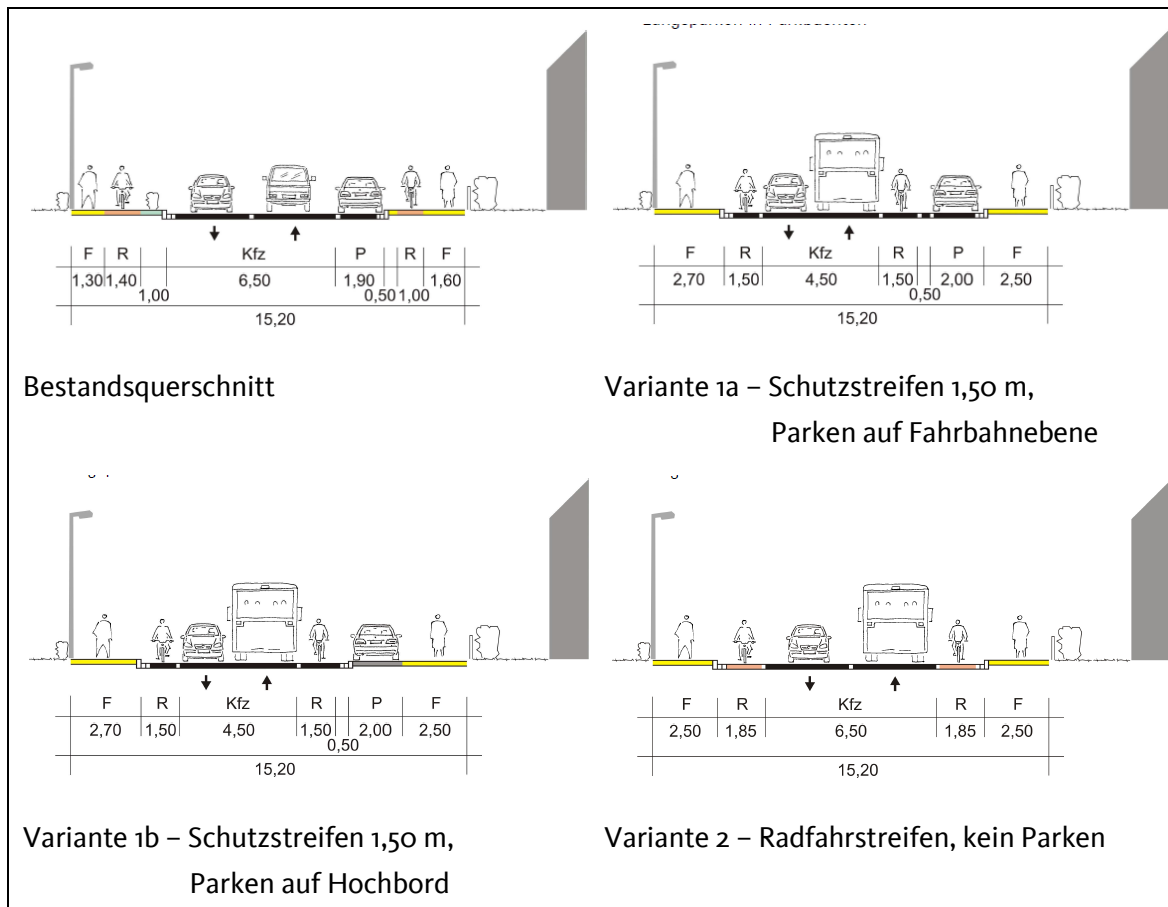
Allen Varianten gemein ist die Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr. Letzterer wird entweder auf der Fahrbahn mittels Schutzstreifen (Varianten 1, 3 und 4) oder Radfahrstreifen (Variante 2) geführt oder es wird ein straßenbegleitender Hochbordradweg angelegt (Variante 5). Für den Fußverkehr ergeben sich insgesamt größere Bewegungsräume, die eine Breite zwischen 2,50 m und 3,00 m aufweisen.

Potthof / Mauritzstraße

Der Abschnitt Potthof / Mauritzstraße ist heute durch einen 2-streifigen Querschnitt mit Längsparken in Parkbuchten gekennzeichnet. Wie bei der Daruper Straße existieren im Seitenraum getrennte Fuß- und Radwege, die sehr schmal ausgelegt sind.

Die Varianten im Integrierten Verkehrskonzept gehen alle von einem Umbau des Querschnitts mit Versetzen der Borde aus. Durch die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ergeben sich auch hier für den Fußverkehr bessere Bedingungen (vgl. SHP Ingenieure 2011: 133-135, Abb. 28).

Abb. 28: Umgestaltungsmöglichkeiten Potthof / Mauritzstraße



Quelle: SHP Ingenieure (2011)

Knotenpunktumgestaltungen

Die Knotenpunkte Daruper Straße / Heriburgstraße / Oberstockumer Weg, Daruper Straße / Schlaunstraße / Niederstockumer Weg und Daruper Straße / Potthof / Dülmener Straße sind heute lichtsignalgeregelte Kreuzungen.

Im Integrierten Verkehrskonzept wird der Umbau dieser Knotenpunkte in Minikreisverkehre (Durchmesser 20 m) vorgeschlagen⁶, die in allen Kreiszufahrten Fußgängerüberwege vorsehen. Eine Variante beinhaltet die Anlage eines 2,00 m breiten, gepflasterten Mittelstreifens auf dem Abschnitt zwischen zwei Kreisverkehren, der als linienhafte Querungshilfe genutzt werden kann (vgl. SHP Ingenieure 2011: 131/132).

6.2 Bewertung der Varianten und Gestaltungsvorschläge

Im Folgenden werden die Umgestaltungsvarianten mit Blick auf das Thema Barrierefreiheit bewertet und Empfehlungen für die spätere Umsetzung gegeben.

⁶ Im Integrierten Verkehrskonzept wird entsprechend darauf hingewiesen, dass beim Umbau der Knotenpunkte zu Kreisverkehren eine dreispurige Führung nicht mehr erforderlich ist und die Umgestaltung daher nur mit einzelnen Querschnittsvarianten (Daruper Straße, Varianten 3 bis 5) kompatibel ist.

Verkehrsraum für Fußverkehr

Die Regelbreite eines Gehweges bzw. eines Seitenraumes sollte – bei ausreichenden Flächenverfügbarkeiten – zwischen 2,50 m und 3,00 m betragen (siehe oben; vgl. FGSV 2011: 40). Diese Vorgabe ist in allen Varianten erfüllt und ermöglicht auch die ungehinderte Begegnung von zwei mobilitätseingeschränkten Personen.

Bei der späteren Planung ist zu beachten, dass diese Breite möglichst einbaufrei sein sollte (Lichttraumhöhe von mind. 2,25 m) und Querneigungen von mehr als 2 % zu vermeiden sind (vgl. FGSV 2011: 40/41). Bezüglich Hinweisen zur Oberflächengestaltung wird auf das Kapitel 4 verwiesen.

Führung des Radverkehrs in Längsrichtung

Radfahrende sind für seh- oder hörbehinderte Menschen akustisch schwer zu orten; insbesondere bei einer gemeinsamen Führung von Fuß- und Radverkehr oder bei beengten Platzverhältnissen entsteht somit ein starkes Unsicherheitsgefühl. Die in den Varianten überwiegend dargestellte Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist daher zu begrüßen.

Sollte der Radverkehr auch zukünftig im Seitenraum geführt werden (Daruper Straße, Variante 5), ist ein Begrenzungs- bzw. Pufferstreifen zwischen Geh- und Radweg vorzusehen, der visuell kontrastierend und taktil deutlich wahrnehmbar herzustellen ist; diese Vorgabe wäre in Variante 5 durch die Anlage eines Grünstreifens erfüllt (vgl. Abb. 27).

Knotenpunktgestaltung – Kreisverkehre

Kreisverkehre sind für Blinde und Sehbehinderte aufgrund der schwierigeren Beurteilung der akustischen Richtungsunterscheidung der Verkehrsströme und der – im Gegensatz zu lichtsignalgesteuerten Kreuzungen – fehlenden hörbaren Ruhephasen grundsätzlich problematisch. Zur Entschärfung dieses Konflikts sollten beim Bau bzw. der Gestaltung der Überquerungsstellen folgende Aspekte berücksichtigt werden⁷ (gemäß FGSV 2011: 57/58):

- Anordnung von Überquerungsstellen in Form von Fußgängerüberwegen an allen Kreiszufahrten (möglichst rechtwinklig zur Fahrbahnachse) im Abstand von 5,00 m zur Kreisfahrbahn
- Anlage von Fahrbahnteilern an allen Überwegen
- Erstellung einer getrennten Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe und Bodenindikatoren
- Sicherstellung von ausreichenden Sichtfeldern
- Beleuchtung der Überquerungsstellen

Die im Integrierten Verkehrskonzept dargestellten Lagepläne berücksichtigen diese Vorgaben weitgehend; eine genaue Bewertung ist aufgrund der (noch) groben Maßstäblichkeit

⁷ Die bisherigen Ausführungen zu den Themen Dimensionierung, Neigung und Oberflächenbeschaffenheit der Gehwege gelten entsprechend auch für Kreisverkehre.

nicht möglich. Sollte die Entscheidung zugunsten einer Umgestaltung der Knotenpunkt in Kreisverkehre fallen, sind bei der Planung insbesondere die o.g. Detailspekte (u.a. differenzierte Bordhöhe und Einbau von Bodenindikatoren an Überquerungsstellen, Beleuchtung) zu beachten. Dabei sind die spezifischen Belange frühzeitig zu berücksichtigen und in das Pflichtenheft aufzunehmen, um praktikable und geeignete Lösungen zu entwickeln und nachträgliche, i.d.R. teurere Maßnahmen zu verhindern.

Mittelstreifen

Der im Rahmen einer Variante vorgeschlagene Mittelstreifen wird aus gutachterlicher Sicht in erster Linie als Querungshilfe für nicht-mobilitätseingeschränkte Personen verstanden. Um ihn für mobilitätseingeschränkte Personen nutzbar zu machen, müsste er mind. eine gesicherte Querungsstelle aufweisen, die bestimmte Anforderungen zu erfüllen hätte (u.a. geeignete Oberflächenbeschaffenheit, taktils Leitsystem, differenzierte Bordhöhe). Die vorgesehene Breite von 2,00 m wäre zudem unzureichend, da „Mittelinseln [...] erst ab einer Tiefe von 2,50 m durch Menschen mit Rollstuhl ohne Einschränkungen nutzbar [sind]“ (FGSV 2011: 49).

Aufgrund der vergleichsweise geringen Entfernung der Knotenpunkte zueinander (etwa 120 bis 150 m) und der örtlichen Situation (nur begrenzter Querungsbedarf aufgrund weniger ansässiger Nutzungen und fehlender übergeordneter Wegeverbindungen) erscheint die barrierefreie Ausgestaltung des Mittelstreifens verzichtbar.

Haltestelle Potthof

Das Integrierte Verkehrskonzept empfiehlt, für die Bushaltestelle am Potthof auf einen Teil der Stellplätze für den Kfz-Verkehr zu verzichten, um Platz für eine Radabstellanlage zu schaffen (vgl. SHP Ingenieure 2011: 86/87). Da die nutzbare Breite des Gehwegs im Haltestellenbereich derzeit durch abgestellte Fahrräder eingeschränkt wird, stellt dies eine sinnvolle Maßnahme dar, den Nutzungskomfort des Gehwegs (und des Wartebereichs) für mobilitätseingeschränkte Menschen zu erhöhen. Durch die Umgestaltung des Straßenquerschnitts (siehe oben) können weitere Bewegungsräume für den Fußverkehr geschaffen werden.

Bezüglich der Ausstattung der Haltestelle wären die Errichtung von witterungsschützenden und barrierefreien Elementen (Leitsystem, geeignete Sitzmöglichkeiten) zu begrüßen (vgl. hierzu auch Ausführungen in Kapitel 4).

6.3 Zusammenfassung

Die Bewertung der Varianten hat gezeigt, dass deutliche Verbesserungen im Sinne einer barrierefreien Ausgestaltung der Straßenräume erreicht werden können und alle Varianten geeignete Ansätze beinhalten. Darüber hinaus wurden weitere Aspekte und Anforderungen genannt, die im Rahmen der späteren Detailplanungen Berücksichtigung finden sollten.

7 Fazit und Ausblick

Die Bewältigung des Alltags gestaltet sich für Menschen mit Behinderungen (insbesondere Geh- und Sehbehinderte) in der Regel schwierig, da ihre individuellen Handicaps sie in der Wahrnehmung ihres Grundbedürfnisses nach Mobilität einschränken. Der barrierefreien Ausgestaltung des gesamten Verkehrssystems (Wege, Straßenquerungen, Knotenpunkte, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs usw.) kommt daher eine wichtige Bedeutung zu, damit auch diesen Menschen eine gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und eine möglichst selbständige und selbstbestimmte Lebensführung ermöglicht werden.

Gerade der Nottulner Ortskern mit seiner besonderen städtebaulichen Situation, seinen vielfältigen Funktionen und Zielorten (Gemeindeverwaltung, Kirche, Einkaufsmöglichkeiten etc.) und seiner Bedeutung als Wohnstandort sollte für alle Bevölkerungs- und Altersgruppen jederzeit zugänglich und nutzbar sein. Gleichzeitig trägt eine barrierefreie Gestaltung dazu bei, die (Fußgänger)Qualitäten für andere nicht oder nur gering mobilitätseingeschränkte Personengruppen zu verbessern.

Das vorliegende Maßnahmenkonzept zeigt hinsichtlich des Themas „Barrierefreiheit“ den Handlungsbedarf im Nottulner Ortskern auf, der durch die Zusammenarbeit mit weiteren Akteuren und Betroffenen gesamtheitlich erfasst werden konnte. Darauf aufbauend werden detaillierte Lösungsansätze einer barrierefreien Ausgestaltung des gesamten Mobilitätsangebots gegeben.

Hauptansatzpunkt ist die heutige unebene Pflasterung im Ortskern. Dieser Mangel kann durch die Anlage eines „Komfort“-Wegenetzes behoben werden, das die Anforderungen einer barrierefreien Gestaltung erfüllt, alle wichtigen Orte miteinander vernetzt und sich in das Stadtbild integriert; neben der Gewährleistung einer wiedererkennbaren Individualität kann dieses Netz auch die Funktion eines Aushängeschildes für die Gemeinde erfüllen. Durch Wegestationen, die in regelmäßigen Abständen entlang der „Komfort“-Wege angeordnet sind, kann deren Nutzbarkeit und Attraktivität weiter gestärkt werden.

Für die kontinuierliche und erfolgreiche Umsetzung des Maßnahmenkonzepts ist eine geordnete Vorgehensweise zu entwickeln. Einige Maßnahmen können direkt angegangen werden oder sind mit anstehenden Sanierungsarbeiten zu kombinieren (z.B. Knotenpunkt Twiaelf-Lampen-Hok / Hagenstraße). Bei anderen Maßnahmenempfehlungen müssen die dargestellten Lösungsansätze und Ideen weiter vorbereitet, abgestimmt und konkretisiert werden (z.B. Umgestaltung und Ausstattungsergänzung der Haltestellen am Potthof in Zusammenhang mit der Neugestaltung der Ortsdurchfahrt).

Das Maßnahmenkonzept sollte die Funktion eines „Richtplans“ übernehmen, der wichtige Rahmenvorgaben setzt und einen Idealzustand beinhaltet. Die Umsetzung selbst kann in (Teil-)Etappen erfolgen, die aus dem Gesamtkonzept hervorgehen.

Quellenverzeichnis

BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2010): ÖPNV: Planung für ältere Menschen. Ein Leitfaden für die Praxis. BMVBS-Online-Publikation 09/2010.

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – H BVA. Köln, 2011.

HSVV – Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung (2006): Leitfaden Unbehinderte Mobilität. Wiesbaden, Dezember 2006.

SHP Ingenieure (2011): Gemeinde Nottuln – Integriertes Verkehrskonzept. Hannover, 2011.

Webseite Stadt Griesheim: <http://www.griesheim.de/Bespielbare-Stadt.1029.o.html>, zugegriffen am 2.5.2013